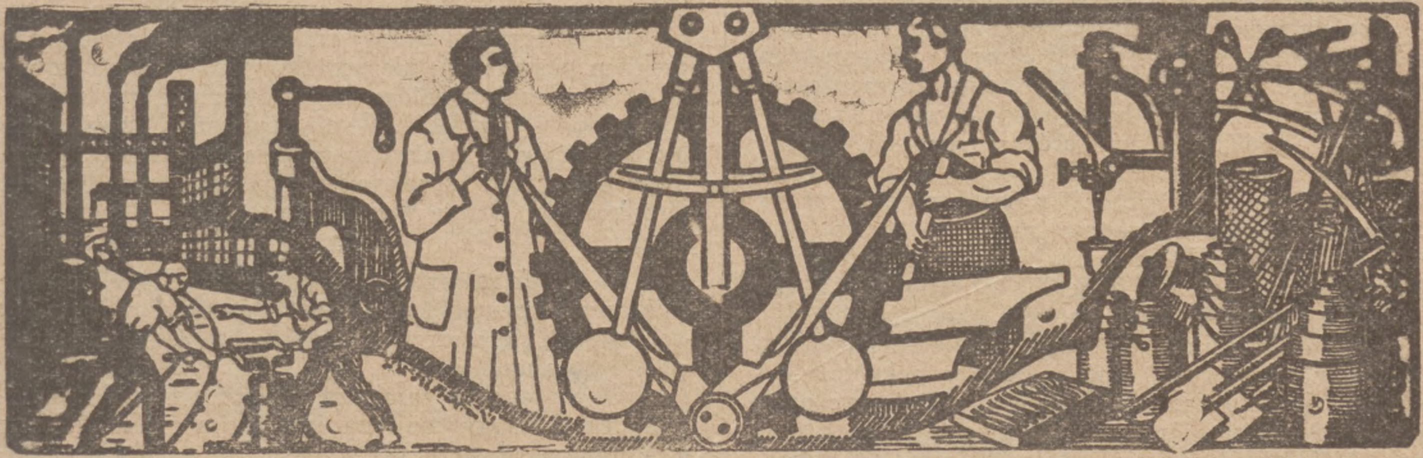
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 14 — Poznań, 5 kwietnia 1930 — Rok X

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Drogi rozwoju światowej produkcji metali

Światowa produkcja żelaza i stali. — Stanowisko Polski w światowej produkcji cynku i ołowiu. — Zamierzenia międzynarodowego kartelu drutu walcowego. — Na drodze ekspanzji europejskiego kartelu aluminjowego. — Utworzenie trustu stalowego w Ameryce.

Według ostatniej statystyki, światowa produkcja żelaza i stali przedstawia się następująco:

Części świata:	Surówka żelazna 1928	1929
Europa	45.428.000 t.	49.800.000 t.
Ameryka	39.950.000 t.	43.380.000 t.
Azja	2.208.000 t.	3.000.000 t.
Australja	411.000 t.	450.000 t.
Afryka	20.000 t.	20.000 t.
Razem	88.017.000 t.	96.650.000 t.
	Stal	
Europa	54.524.000 t.	58.650.000 t.
Ameryka	53.748.000 t.	50.750.000 t.
Azja	2.578.000 t.	2.750.000 t.
Australja	343.000 t.	350.000 t.
Afryka	50.000 t.	50.000 t.
Razem	111.243.000 t.	122.550.000 t.

Jak zatem z cyfr powyższych wynika, światowa produkcja hutnictwa wykazała w roku ubiegłym znaczny wzrost w porównaniu z 1918 r. Wzrost ten wynosił:

dla surówki żelaznej 8 633 000 t.
dla stali 11 257 000 t.

*

W roku ubiegłym wydobyto na terenie Rzeczypospolitej ogółem 1 132 604 ton rudy cynkowej i ołowianej. Największą ilość rudy wydobytej przypada na Górny Śląsk, który dostarczył 956 777 ton, tj. 87 proc. ogólnego wydobycia, reszta natomiast w ilości 175 827 t. (13 proc.) przypada na Zagłębie Dąbrowskie i Krakowskie. W porównaniu z rokiem 1928 wzrosło w ub. roku wydobycie cynkowo-ołowianej masy rudnej o 31 559 t., tj. o 29 proc.

Badając dynamikę wywozu i przywozu rud ołowianych i cynkowych, zauważamy, że wywóz rudy cynkowej w ubiegłym roku wynosił 196 734, tj. wzrósł w stosunku do 1928 o 5620 ton, czyli o 3 proc. Przywóz zaś rudy ołowianej w r. ub. wynosił 24 972 t. i wzrósł w stosunku do 1928 r. o 8 652 t., czyli o 53 proc.

Rozpatrując poszczególne działy wytwórczości naszych hut cynkowych, stwierdzić można, że huty te dały w roku ubiegłym

169 030 t. cynku surowego,
18 819 t. blachy cynkowej,
59 499 t. tlenku cynkowego.

Łącznie 247 348 t., z czego wynika, że w porównaniu z 1928 r. produkcja cynku surowego wzrosła o 7 264 t., czyli o 4,5 proc., zaś blachy cynkowej o 1 459 t., czyli o 8,4 proc.

Cyfry powyższe najlepiej świadczą, że w światowej produkcji cynku Polska zajmuje nadal bardzo poważne, bo trzecie miejsce po Stanach Zjednoczonych Ameryki i Belgji. Zaznaczyć bowiem należy, że na 1 611 000 t. światowej produkcji cynku, udział polskiej produkcji cynku wynosi ok. 10,5 proc.

Wywóz cynku i pyłu cynkowego wynosił w roku ub. 140 366 ton, wartości 151 548 000 zł, podczas gdy

w 1928 r. wywóz ten wyniósł 133 060 przy wartości 144 154 000 zł.

Wywóz blachy cynkowej wynosił w roku ubiegłym 14 189 t., wartości 19 143 000 zł, w porównaniu z 1928 r. — 11 939 t. przy 16 249 000 zł. Jak zatem z liczb powyższych wynika, nastąpił w roku ubiegłym poważny wzrost wywozu przemysłu cynkowego, a. m.: cynku i pyłu cynkowego o 7 306 t., czyli o 5,5 proc. a blachy cynkowej o 2 250 t., czyli o 18,7 proc.

Porównywując zatem cyfry krajowej produkcji cynku z liczbami wywozu, zauważamy, że przemysł ten jest wybitnie eksportowy, odgrywając równocześnie poważną rolę w naszym bilansie handlowym. Na ogólną produkcję 247 348 t. wytworów cynkowych, eksportowaliśmy w roku ub. 154 553 ton, tj. wagonowo ok. 61,6 proc. produkcji własnej, z czego wynika, że na wewnętrzne zapotrzebowanie przypada tylko 38,4 proc. produkcji. Ogólna wartość eksportu wytworów cynkowych wynosiła w roku 1929 170 691 000 zł, co stanowi 6,1 proc. ogólnej wartości eksportu.

Po tym krótkim przeglądzie produkcji i wywozu wytworów cynkowych, omówić należy pokrótce wytwórczość hut ołowianych. Według cyfr statystycznych za r. 1929, wytwórczość hut ołowianych wynosiła w r. ub. 35 572 t., a zatem w porównaniu z 1928 r. produkcja ołowiu spadła o 801 ton, czyli o 2,2 proc. Biorąc pod uwagę, że światowa wytwórczość ołowiu dała w roku ubiegłym cyfrę 1 930 000 t., zauważyć można, że produkcja Polski bierze w niej udział zaledwie w 1,8 proc.

Wywóz ołowiu wynosił w roku ubiegłym 15 456 t., wartości 15 613 000 zł, wobec 12 224 t., o wartości 11 634 000 zł w 1928 r. Wzrost wywozu wynosił zatem wagowo o 3 232 t., czyli przeszło 26 proc.

Z powyższych liczb wynika, że również i przemysł ołowiany pracuje w bardzo dużej mierze na wywóz. Z ogólnej bowiem produkcji ołowiu w roku ubiegłym, wynoszącej 35 572 ton, wywieziono 15 456 ton, co wagonowo wynosi ok. 43 proc., z czego wynika, że wewnętrzne spożycie wynosi ok. 57 proc.

*

Międzynarodowy Kartel Drutu Walcowego podniósł w swym programie na drugi trymestr kontyngent produkcji na 500 000 ton. Podczas gdy w pierwszym trymestrze kontyngent obejmował 450 000 ton. Ceny nie uległy przytem żadnej zmianie. Na ostatniem paryskiem posiedzeniu nie została jeszcze zadecydowana sprawa kontyngentów eksportowych na rynki skandynawskie i japońskie. W ciągu dni najbliższych ma być definitywnie załatwiona sprawa ostatecznego przystąpienia grupy środkowo-europejskiej do Kartelu Producentów Drutu Walcowego.

*

Naskutek zawartej umowy między Kartelem Aluminjowym i pewną grupą japońską, odbiorcy japońscy zobowiązali się używać na pewien czas wyłącznie europejskiego aluminjum.

W ten sposób zamierza się przeciwdziałać amerykańskiej konkurencji na japońskim rynku. Stany Zjednoczone dostarczyły w roku ub. mniejwięcej połowę całego zapotrzebowania na aluminjum. Japonja nie posiada własnej produkcji aluminjowej, tem bardziej, że rząd japoński odmówił w tym kierunku wszelkiego poparcia.

*

W amerykańskim przemyśle stalowym nastąpiła fuzja, która posiada duże znaczenie dla europejskiego przemysłu stali. Połączyły się olbrzymie zakłady Bethlehen Steel Corp. z Youngstown Shette and Tube Corp. Połączone przedsiębiorstwa mogą rocznie produkować 18 milj. ton stali.

Przemysł żelazny na Wystawie Lipskiej

Udział przemysłu żelaznego na Lipskiej Wystawie Budowlanej daje nam doskonały pogląd na bardzo silną amerykanizację współczesnych Niemiec zarówno w technicznej, jak i handlowej dziedzinie, które wzajemnie się uzupełniając, doprowadziły do tak znacznego rozwoju budownictwa żelaznego. Rozwój i obecny stan budownictwa żelaznego w Europie potwierdza, że zdobycze doświadczeń Ameryki w tej dziedzinie (gdzie obecnie wykonuje się 50 proc. budynków o konstrukcji żelaznej) — stały się również integralną własnością krajów europejskich. Dążność do zracjonalizowania budownictwa doprowadziła, że również w konserwatywnych krajach europejskich szkielet żelazny znajduje coraz szersze zastosowanie i przestał być jedynie baśnią o „amerykańskich drapaczach chmur".

W ostatnich latach zużycie żelaza wzrosło w Niemczech bardzo znacznie, dzięki wybudowaniu dużej ilości budynków przemysłowych; stoimy również na początku wielkiego rozwoju żelaznego budownictwa mieszkalnego. Zwiedzającemu Wystawę Budowlaną daje się możność zapoznania z postępem i znaczeniem przemysłu żelaza budowlanego. Wystawa daje tak fachowcowi, jak i laikowi ciekawy pogląd na niemal nieograniczone możliwości nadania różnych form konstrukcji żelaznej i jej celowości statycznej, jak również na wielostronność i zdatność materjałów wypełniających, stojących w ścisłym związku z nowoczesną metodą budowania. Nie ulega wątpliwości, że budowa szkieletowa przyjmuje się z powodu jej celowości i ekonomiczności. We wszystkich wielkich miastach zapoczątkowano budowę domów szkieletowych,

które w praktyce zdały egzamin sprawności; specjalnie dla wielkich gmachów, szkół, szpitali, hoteli, a więc budynków, przy których kładzie się specjalny nacisk na jasne sale, konstrukcja żelazna jest najodpowiedniejsza. Wskutek stosunkowo małej wagi i wielkiej zdolności nośnej, forma budownictwa żelaznego jest piękna i lekka. Zwłaszcza dla podciągów, podpór i konstrukcyj dachów zajmuje mniej miejsca. Hale Targów Lipskich wzniesione przy zastosowaniu konstrukcji żelaznej dają nam tego doskonały przykład przy dziennem oświetleniu. W ramach artykułu trudno jest obszernie omawiać, to jednak wskazać musimy na okoliczność, że montaż konstrukcji może się odbywać pomimo silny mróz, przyczem krótki czas budowy daje możność szybkiego wycofania kapitału. Dla zatrudnienia robotników budowlanych zupełnie zmienia się wtedy sytuacja, która musi się korzystnie odbić na bezrobociu robotników sezonowych. Podział na pracę warsztatową i montażową pozwala m. in. na budowanie robotnikami niefachowemi. Po wzniesieniu konstrukcji żelaznej można przystąpić natychmiast do wykonania dachu, tak, że dalsza budowa może się już odbywać pod ochroną przed wpływami atmosferycznemi. Rury kanalizacyjne mogą być montowane razem z konstrukcją żelazną, tak, że roboty instalacyjne wykonywane zwykle później, w tym wypadku są zbędne.

Hala na Wystawie p. t. „Budowa żelazna" daje dużo materjału poglądowego o licznych możliwościach i praktycznych zaletach nowoczesnych sposobów budowania, które obejmują również materjały wypełniające. Większa nośność szkieletu żelaznego dała możność wypełnienia ścian, bardziej porowatemi, lekkiemi materjałami, odpowiadającemi pod względem ochrony ciepła i głosu wszystkim wymogom.

Tutaj w pierwszym rzędzie należy wymienić beton żużlowy, gazobeton, schimabeton i celolit.

Przy gazobetonie dodaje się do suchej substancji aluminjum, do schimabetonu magnesium, które to proszki metalowe w związku z chemicznemi składnikami cementu stwarzają gaz, wywołujący w masie betonowej liczne komórki. Celolit produkuje się w ten sposób, że po podaniu rozczynu mydlanego powstaje gąbczasta masa, twardniejąca w formie płyt, których należy używać dopiero po dokładnem wysuszeniu, podczas gdy beton żużlowy i schimabeton wsypuje się na miejscu budowy między oszalowanie.

Poza tem w hali tej widzimy różnego rodzaju stropy m. in. po raz pierwszy nowy strop wielokomórkowy. Strop wielokomórkowy z siatki jednolitej wyrabia się w ten sposób, iż w blasze, lub taśmach wycina się krótkie szczeliny, poczem przez rozciąganie powierzchni blachy powstaje tkanina, splot o otworach czworokątnych, usztywnianych przez nawalcowanie żeber pełnych, koniecznych do narzucenia tynku.

Na szczególne podkreślenie zasługuje zwiększone zainteresowanie się przemysłu żelazngo zastosowaniem żelaza w budownictwie mieszkań. Produkuje on bowiem lekkie profile, dające się zastosować jako podpory stropów w różnego rodzaju domach biurowych i mieszkalnych, jako szkielet dźwigający przy budynkach 3-piętrowych i do nadbudowań. W stosunku do odpowiednich normalnych profilów istnieje wtedy oszczędność aż do 30 proc.

Poza tem również rura żelazna będzie odgrywała w budownictwie szkieletowem wielką rolę, jeżeli kwestja spawania znajdzie zadawalające rozwiązanie; statyczne właściwości rur żelaznych są, jak wiadomo, bardzo dobre.

Wzory dla zastosowania żelaza w budownictwie małem (garaże, stacje benzynowe, budki do telefonów itp.), uzupełniają obraz o obszernem zastosowaniu żelaza w budownictwie.

Nowością są doskonałe blachy do sztolni, nadające się do budowy tuneli.

Meble żelazne pokazane są w nowem i eleganckiem wykonaniu. Uzupełnieniem eksponatów, akcentujących rosnące znaczenie przemysłu żelazno-stalowego w współczesnej polityce budowlanej, były filmy i wykłady, poświęcone tej dziedzinie, a wygłaszane przez fachowców.

Krótko mówiąc, Wystawa Lipska, wskutek skoordynowania technicznych i handlowych wysiłków miarodajnych sfer, dała imponujący obraz możliwości rozwojowych przemysłu żelaznego.

Wydobycie cynku i ołowiu w cyfrach

Wydobycie rudy cynkowej i ołowianej wynosiło w grudniu r. z. ogółem na terenie Polski — 86 632 tony (w listopadzie r. ub. — 89 186 ton). Ogółem w 1929 r. wydobyto rudy cynkowej i ołowianej na terenie Rzeczypospolitej — 1 132 604 tony, z czego największą ilość, bo 956 777 ton w Województwie Śląskiem. Poza tem wydobywano rudę cynkową i ołowianą w województwach Kieleckiem i Krakowskiem. Liczba robotników, zatrudnionych w grudniu r. ub. wynosiła 7 003 (w listopadzie — 7.123 robotników).

Produkcja tlenku cynku osiągnęła w grudniu r. ub. 3 397 t. (w listopadzie — 2 910 t.). Ogółem w 1929 r. produkcja tlenku cynku wyniosła 59 499 ton

Kopalnie rudy cynkowej i ołowianej pracowały normalnie. Przerw w pracy nie było.

Import rudy cynkowej do Polski w grudniu r. ub. osiągnął 15 860 ton (w listopadzie — 15 327 t.). Ogółem w 1929 roku importowaliśmy rudy cynkowej — 196 734 t.

Przywóz rudy ołowianej w grudniu osiągnął 1 635 t. (w listopadzie — 2 247 t.) Ogółem w 1929 r. importowaliśmy rudy ołowianej — 24 972 tony.

W zestawieniu z 1928 r. wydobycie masy rudnej cynkowej i ołowianej wzrosło w 1929 r. o 31 559 ton, czyli o 2.9 proc., również wzrósł i przywóz rud zarówno cynkowych, jak i ołowianych, mianowicie: cynkowych o 5 620 ton, czyli o 3 proc. i ołowianych o 8 652 tony, czyli o 53 proc.

Wytwórczość hut cynkowych przedstawia się jak następuje (ogółem w Polsce):

	cynku surow.	bl. cynk.
w listopadzie 1929 r.	13 445 t.	1 667 t.
w grudniu 1929 r.	13 759 t.	1 727 t.
ogółem w 1929 r.	169 030 t.	18 819 t.

W r. z. w porównaniu z 1928 r. wytwórczość cynku surowego wzrosła o 7 264 t., tj. o 4,5 proc., a blachy cynkowej o 1 459 t., czyli o 8,4 proc.

Wytwórczość hut ołowiu osiągnęła w listopadzie r. ub. 3 293 t.; w grudniu — 3 146 t.; ogółem w 1929 r. — 35 572 tony. W porównaniu z 1928 r. produkcja ołowiu spadła o 801 ton, czyli o 2,2 proc.

W r. z. w porównaniu z 1928 r. wywóz cynku i ołowiu wzrósł o 12 787 ton, czyli o 8 proc., wartość zwiększyła się o 14 270 tys. zł., tj. o 8,3 proc. i osiągnęła 186 304 złote.

Kiedy wejdzie w życie konwencja handlowa polsko-niemiecka?

(g) Na terenie naczelnych organizacyj oraz instytucyj przemysłowych i handlowych w Warszawie już się wykrystalizował pogląd taki, że nie należy się przeciwstawiać ewentualnym usiłowaniom wprowadzenia konwencji handlowej polsko-niemieckiej w życie jak najprędzej, t. j. przed ratyfikacją — jakkolwiek niema też powodów do przyspieszenia tego faktu.

Teoretycznie narazie jest dyskutowana kwestja, w jakim zakresie konwencja polsko-niemiecka może być wprowadzona w życie ze strony polskiej przed ratyfikacją — w zgodzie z obowiązującemi przepisami prawnemi. Niewątpliwie rząd polski ma prawo znieść listę zakazów przywozu bojowych oraz wprowadzić w życie kontyngenty dla artykułów, umieszczonych na ogólnej liście zakazów.

Jak się „Il. Kur. C." zdaje, nadto rząd ma prawo na zasadzie art. 7 lit. b) ustawy w przedmiocie uregulowania stosunków celnych z dnia 31 lipca 1924 r., zastosować do Niemiec wszystkie cła konwencyjne, które są w mocy dla przywożonych z zagranicy artykułów pierwszej potrzeby oraz surowców i środków produkcji, sprowadzanych przez wytwórców przemysłowych i rolnych.

Natomiast przyznanie ulg konwencyjnych na inne artykuły, t. j. wprowadzenie klauzuli największego uprzywilejowania w całej pełni w życie, wymagałoby uprzedniej ratyfikacji.

Utrwala się jednak pogląd, że Niemcy ani nie będą dążyły do szybkiej ratyfikacji, ani też do przedratyfikacyjnego wprowadzenia konwencji w całości lub w części w życie. Miarodajne w tym względzie mają być w Niemczech momenty natury politycznej.

O ile bowiem rząd, dotąd kokietując z lewicą, zdecydował się ostatecznie na podpisanie konwencji — co uczynił zresztą także dla oczu Europy i całego cywilizowanego świata — to z drugiej strony jest prawdopodobne, że będzie obecnie kokietował z prawicą, możliwie odwlekając wejście konwencji w życie (zwłaszcza, że w Berlinie powstał już gabinet o charakterze prawicowym).

Przed finalizacją rokowań o pożyczkę zapałczaną

(g) Jeden z dzienników niemieckich, wrogich Polsce, a w ślad za tem niektóre partyjne pisma polskie podały wiadomość jakoby układy z trustem szwedzko-amerykańskim na temat rewizji umowy i nowej pożyczki zostały zerwane ze względu na nasze położenie polityczne. Pisma te skorzystały zupełnie ze zrozumiałej przerwy w rozmowach w czasie przesilenia gabinetowego, aby rozpuszczać fantastyczne wersje.

Otóż stwierdzić należy, że pertraktacje dotyczące zmiany umowy koncesyjnej na dzierżawę polskiego monopolu zapałczanego, a w związku z tem udzielenia Polsce pożyczki nietylko nie zostały zerwane, ale postępują naprzód i według opinji półurzędowej będą niedługo sfinalizowane. Jak wiadomo, chodzi tu o uzyskanie pożyczki w sumie conajmniej 25 miljonów dolarów, gwarantowanej dochodami monopolu zapałczanego.

Ulgi taryfowe na kolejach od 1 kwietnia

(g) Chcąc przyczynić się do złagodzenia kryzysu gospodarczego, Ministerstwo Komunikacji dokonało z dniem 1 kwietnia b. r. uzupełnień i zmian niektórych taryf wyjątkowych, dotyczących głównie wywozu z Polski surowców i półfabrykatów.

Pośród dokonanych uzupełnień wyliczamy ważniejsze: ulga dla wywozu krajowej rudy żelaznej od stacji Poraj i Blachownia, ulga dla wywozu surówki żelaznej od stacji Wierzbnik i Wąchock, rozszerzenie ulgi na wywóz węgla w składach pociągowych również do portu rzecznego w Drawskim Młynie, co ma na celu ożywienie tego portu, tudzież dalszy rozwój wywozu węgla, taryfę wyjątkową na wywóz cukru rozszerzono również na relację rumuńską, przyznano specjalną taryfę portową dla dowozu spirytusu eksportowego do rafineryj, obniżono klasę taryfową dla wywozu tkanin i worków jutowych, oraz wyrobów powroźniczych, przedłużono ważność przepisów o przekartacji przesyłek drzewa, wywożonych do Niemiec i Czechosłowacji, obniżono taryfę pocztową na wywóz soli potasowej, rozszerzenia i ułatwień doznała też taryfa na eksport mięsa i żywycn zwierząt.

W zakresie przewozów krajowych zasługują na uwagę: ulgi, mające ułatwić przewóz materjałów drogowych z Klesowa, Kostopola i Lubomirska, obniżenie klasy drobnicowej dla prostych mebli, rozszerzenie taryfy dla przewozu surowców przemysłu szklanego i garncarskiego także na spat wapienny, równocześnie złagodzono postanowienia taryfy dla przewozu naczyń, rur kamionkowych i wyrobów z kamienia sztucznego, przyjmując, jako minimum, 5 ton, ulgi dla przywozu sody i spatu otrzymała stacja Niemen, co ma na celu ułatwienie pracy tamtejszemu przemysłowi szklarskiemu.

Tegoroczne Międzynarodowe Targi w Poznaniu
dyskontują dorobek P. W. K.

Po dziewięciu latach istnienia, Targi w Poznaniu rozrosły się do poważnych rozmiarów i dziś, jako instytucja Międzynarodowych Targów w Poznaniu, posiadają duże znaczenie dla życia gospodarczego Polski, ciesząc się poważnym autorytetem zagranicą. Nie ulega wątpliwości, że jeżeli tak się stało, to m. in. przedewszystkiem zawdzięczać należy prasie polskiej, która przez cały czas istnienia Targów okazywała im jak najdalej idącego poparcia, dając przez to wyraz wysokiego zrozumienia dla interesów kraju.

Dziś, po szeregu latach istnienia, Targi w Poznaniu cieszą się dużem uznaniem, o czem najlepiej świadczy fakt wybrania ich do Rady Związku Targów Międzynarodowych. Na 6-ciu członków tej Rady, jedno miejsce przypadło w udziale Targom w Poznaniu. Wybór ten jest tem zaszczytniejszy, że do udziału w Radzie pretendowały również i inne poważne targi zagraniczne. Dzięki wejściu do Rady Związku Targów w Poznaniu, mimo konkurencja zagranicy, zadecydowano, że następny Kongres Związku Międzynarodowych Targów odbędzie się w Poznaniu. Poznań zatem będzie gościł w swych murach reprezentantów wszystkich zorganizowanych targów światowych. Przedmiotem obrad Kongresu będą zagadnienia, tyczące wymiany towarowej między krajami i kwestja, w jaki sposób usunąć ze stosunków gospodarczych wszelkie ewentualne tarcia i nieporozumienia. W obradach tych wezmą również udział przedstawiciele Międzynarodowej Izby Handlowej i Ligi Narodów.

Powołanie Targów Poznańskich do Rady Związku Targów Międzynarodowych i wybór m. Poznania, jako miejsce kongresu, trzeba uważać za duży sukces i wyraz uznania zagranicy dla Targów w Poznaniu, które jako Targi stosunkowo młode, zdołały wywalczyć sobie w tak krótkim czasie należyte stanowisko w stosunkach międzynarodowych.

Jeżeli chodzi o ogranizację Targów w Poznaniu, to nie ustępują one niczem największym targom światowym. Przypomnimy tutaj wyrażoną publicznie w roku 1928 przez doradcę finansowego Rządu polskiego p. Dewey'a opinję, w której podkreślił, że widział wiele wystaw i targów, ale żadnego tak zorganizowanego i wykończonego, jak Międzynarodowe Targi w Poznaniu.

Zdawałoby się napozór — jak tego chcieli pesymiści — że Międzynarodowe Targi w Poznaniu tegoroczne po P. W. K. i wobec kryzysu gospodarczego, jaki obecnie zaznacza się w Polsce, odbyć się nie będą mogły, względnie, że odbędą się, lecz w znacznie mniejszych rozmiarach, aniżeli w latach ubiegłych. Tymczasem okazuje się, że jest wręcz odwrotnie. Zainteresowanie zagranicy Polską wzrasta coraz więcej, czego najlepszym wyrazem zgłoszony udział tych krajów zagranicznych w nadchodzących Targach, które zwykle brały udział, oraz szereg innych, które nie wystawiały jeszcze na Targach w Poznaniu, a które okazały dla nich tak bardzo żywe i bezpośrednie zainteresowanie jak: Jugosławja, Finlandja, Łotwa, Liban, Syrja, Egipt, Węgry i Czechosłowacja, która w roku bieżącym weźmie udział w Targach w szerszym stopniu, aniżeli w latach ubiegłych.

Sądząc z wiadomości, jakie napływają z różnych krajów, tegoroczne Targi będą gościły liczne wycieczki z całej Europy, jak również z Dalekiego i Bliskiego Wschodu. Bezwątpienia tak żywe zainteresowanie krajów zagranicznych Targami i Polską jest rezultatem intensywnej pracy, dzięki której udane Targi przyczynią się bezwątpienia do ożywienia ruchu handlowego w Polsce.

Jeżeli chodzi o stosunek Targów do kraju, to przedewszystkiem podkreślić trzeba sposób przeprowadzania przez Targi skromnej propagandy prasowej, obliczonej nie na zainteresowanie i pociągnięcie szerokich mas publiczności, lecz raczej na zwerbowanie istotnych odbiorców, którzy są pośrednikami między wytwórcą, a konsumentem, rolnictwa, oraz miast i powiatów.

Na jedno jeszcze należałoby zwrócić uwagę, a mianowicie na sposób, w jaki docierają do odbiorców Targi. Jedyne bodaj Targi Lipskie rokrocznie zapraszają indywidualnie odbiorców do zwiedzenia Targów. W tym roku Poznań, jako pierwszy w Polsce, przeprowadza tego rodzaju intensywną propagandę, przygotowując ponad 100 tys. indywidualnych zaproszeń, co niewątpliwie spowoduje w większym stopniu, aniżeli dotychczas, odwiedzenie Targów przez właściwych odbiorców.

Zapowiedziany liczny udział w Targach w Poznaniu zagranicy, oraz zgłoszenie udziału w nich wszystkich dziedzin naszego życia gospodarczego, każą przypuszczać, że tegoroczne Targi staną na wysokości swego zadania. Mimo przesilenie gospodarcze w Polsce, mimo, że w roku uprzednim była w Poznaniu P. W. K., zbliżające się Międzynarodowe Targi w Poznaniu zapowiadają się niemniej dobrze, jak Targi rekordowe w 1928 r.

Targi i Wystawy w roku 1930



2 kwietnia do 16 kwietnia — IX. Targi Handlowe Oficjalne i Międzynarodowe — Bruksela
5 kwietnia do 14 kwietnia — Międzynarodowe Wiosenne Targi — Zagrzeb (Jugosławja)
12 kwietnia do 27 kwietnia — Międzynarodowe Targi w Medjolanie (Włochy.)
26 kwietnia do 6 maja — Targi Szwajcarskie — Bazyleja
27 kwietnia do 5 maja — IX. Międzynarodowe Targi Poznańskie — Poznań
3 maja do 12 maja — Międzynarodowe Targi Budapeszteńskie — Budapeszt
31 maja do 30 czerwca — Międzynarodowa Wystawa Kulinarna w Zurychu
8 czerwca do 14 lipca — Wystawa czeskich kamieni szlachetnych w Turnowie (Czechosł.)
6 lipca do 10 sierpnia — Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki — Poznań
2 września do 16 września — Targi Wschodnie — Lwów

UPADŁOŚCI I ODROCZENIA WYPŁAT

Upadłości.

Mendlowi Herszowi Leslauowi, prowadzącemu fabrykę skrzyń w Łodzi przy ul. Nowomiejskiej 6, ogłoszono dnia 18 marca r. b. upadłość. Sędzią komisarzem mianowano S. H. Konopczyńskiego. Chwilę otwarcia upadłości oznaczono tymczasowo na dzień 10 stycznia 1930 r.

Tow. Przemysłu Weglowego w Polsce, Warszawa, w likwidacji uznane upadłem. Komis. jest sędzia Józef Karśnicki, kuratorami adw. Józef Kulwieć i adw. Zdzisław Korszowski, ul. Złota 34.

W sprawie upadłościowej nad majątkiem firmy „Pomorskiej Fabryki Samochodów, Motorów i Maszyn **B-ci Cierpiałkowskich** w Toruniu zwołano walne zebranie wierzycieli na dzień 4 kwietnia 1930 r. godz. 11 w Sądzie Powiatowym w Toruniu pokój 4.

Odroczenia wypłat.

Franciszek Giertych i Sp., Zakłady Przem., Warszawa, ul. Zielna 48, do 3 czerwca rb. Nadzorcą mianowany adw. Stefan Aleksandrowicz, ul. Koszykowa 30.

Górnośląski Handel Żelaza w Tarnowskich Górach, wdrożono postępowanie układowe.

Antoni Wardziński, właściciel fabryki narzędzi stolarskich w Nakle i cegielni parowej Stopka pod Koronowem, wniósł o odroczenie wypłat na przeciąg 3 miesięcy.

Do rozpoznania sprawy wyznaczono termin na dzień 14 kwietnia 1930 r.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5200. firmy, dostarczającej kompletne smolarnie do smolenia beczek piwnych i kuf.

Nr. 5208. hurtowni świec samochodowych marki „Boche" i „Champion".

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5319. firmy, która ma zastępstwo na magneta do motocykli.

5334. fabryki, wyrabiającej pompy t. zw. „Diafragma" 2½ i 3.

Nr. 5365. firmy, dostarczającej rury nowe i używane do wyrobu słupów parkanowych.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopiowania (zwilżania).

Nr. 5384. firmy, mogącej dostarczyć wzory na żelazne bramy, okna żelazne, balustrady itp.

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5401. wskazówek o montowaniu maszyn mleczarskich.

Nr. 5417. wytwórni blachy mosiężnej oraz dziurkowanej.

Nr. 5420. fabryki, dostarczającej wiaderka emaljowane i blaszane dekoracje dziecięce do zabawy.

Nr. 5421. fabryki, dostarczającej wózki dziecięce.

Nr. 5422. firmy, mogącej podać projekty budynków mieszkalnych murowanych, parterowych.

Nr. 5423. fabryki, wyrabiającej masowo okrągłe blaszki numerowe o 20 m/m jak się używa do numeracji drutów.

Nr. 5426. fabryki, wyrabiającej skórzane koła zębate (Rohhautzahnräder).

Nr. 5427. dostawców na sprężyny do słoi do zapraw.

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

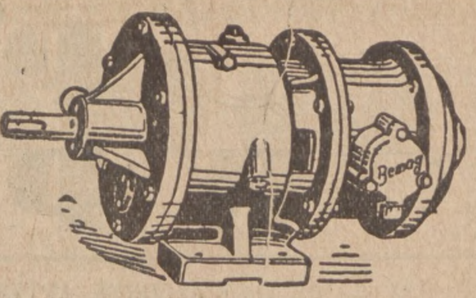
Nr. 5276. przepisu na specjalną masę, której używali murarze przed wojną do zaklejania wzgl. reperowania szczelin i dziur w murach i fasadach domów i balkonów. Masa ta była bardzo trwałą.

Z ŻYCIA PLACÓWEK PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

Źródło korzystnej dostawy materjałów budowlanych

Przygotowane podczas zimy w budownictwie projekty i plany poczęto już powoli realizować przechodząc do prac przygotowawczych. Po świętach wielkanocnych względnie z rozpoczęciem maja przewidywane jest wznowienie ruchu budowlanego w całej pełni, a tem samem zwiększenie się ogólnego popytu na materjały budowlane. — Wszystkim interesowanym ze sfer przemysłu i handlu zwracamy uwagę i przypominamy jako korzystne źródło zakupu firmę **Stefan Pełczyński**, hurtownię materjałów budowlanych w Poznaniu III., której składnice położone są na terenie głównego dworca towarowego. — Firma dostarcza cement, wapno budowlane i hydrauliczne oraz cegłę, dachówkę, papę, lepnik, trzcinę, kamionkowe wyroby majolikowe, wyroby szamotowe, zaprawy tynkowe do fasad, płyn izolacyjny przeciw wilgoci i przeciekaniu wody „Ceresit", cegły i dachówki szklane, dachówkę azbestowo-cementową, papę asfaltową „Binolit", siatki druciane itd. — Bezpośrednie zaciągnięcie oferty przekonuje najlepiej o zdolności konkurencyjnej tej placówki.

—p—


Bemag

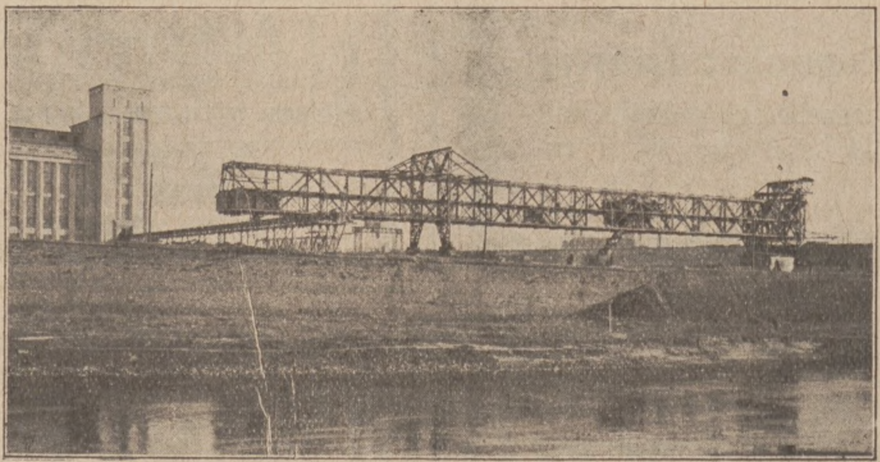


POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Nowoczesne urządzenia transportowe

Mechaniczne wyładowanie węgla jest nietylko rozwiązaniem zagadnienia zastąpienia pracy ludzkiej maszyną, lecz stanowi niezbędny postulat ekonomizacji cennego surowca, którego koszt w bardzo wysokim stopniu wpływa na wysokość kosztów produkcyjnych. O ile jeszcze uwzględnimy, że przez mechaniczne wyładowanie poza oszczędnością na robociźnie, zaoszczędzamy również koszta postoju wagonu, czy też okrętu, to znajdziemy przyczynę, dla której urządzenia te znajdują coraz szersze zastosowanie.

Poniżej podajemy rozwiązanie wyładowania, składania i transportowania węgla do kotłowni w nowouruchomionej elektrowni poznańskiej. Opisane urządzenie wykonane zostało przez fabrykę H. Cegielski, Sp. Akc. w Poznaniu.



Urządzenie przeładunkowe o wyd. 100 ton/godz.

Nowoczesne lokomobile przemysłowe,

przewidziane dla odbioru pary dla celów fabrykacyjnych i ogrzewczych

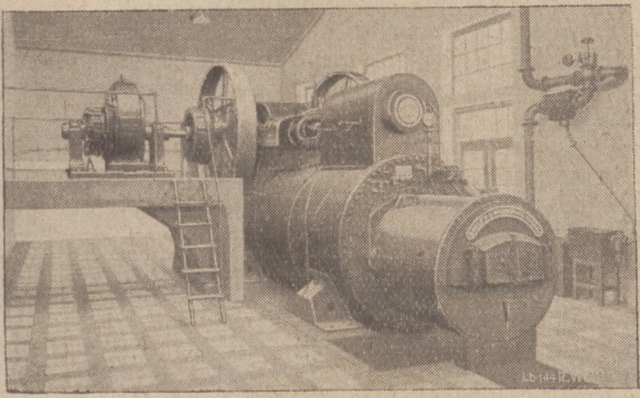
W nowoczesnych urządzeniach fabrycznych, w których poza napędem maszyn konieczne jest ogrzewanie pomieszczeń, lub też aparatury dla celów fabrykacyjn., spotyka się coraz częściej stosowanie takich maszyn napędowych, które pozwalają odebrać nietylko potrzebną siłę dla napędu maszyn obróbczych itp., ale które równocześnie oddają do dyspozycji parę dla celów ogrzewczych, względnie fabrykacyjnych. Takie maszyny napędowe budowane są na tej zasadzie, że zamiast używan. pary świeżej dla wspomn. celów, posiłkujemy się parą wydechową maszyn napędow. W ten sposób osiągamy znaczne zmniejszenie kosztów eksploatacji zakładu przemysłowego, albowiem w rzeczywistości para wydechowa o skutecznych własnościach ogrzewczych, wytworzona zostaje kosztem minimalnym, w porównaniu do kosztów wytwarzania tejże pary jako świeżej w specjalnie instalowanych kotłach, wymagających poza stałą obsługą, również i okresowych remontów, specjalnego pomieszczenia itp. Dzięki opisanym zaletom, cały szereg placówek przemysłowych, jak np. przemysłu drzewnego, elektrycznego, papierniczego, ceramicznego, włókienniczego itp., które posiadają znaczne zapotrzebowanie na parę dla celów fabrykacyjnych, przeszło na zmianę swych urządzeń napędowych i ogrzewczych, łącząc te dwie dziedziny w jedną przez zainstalowanie jednego wspólnego urządzenia w postaci maszyn napędowych z odbiorem pary wydechowej dla celów ogrzewczych i fabrykacyjnych.

W miarę postępującego rozpowszechnienia wyzyskania pary odlotowej dla celów ogrzewczych, osiągnęły maszyny napędowe wybitne zalety, jakichby w inny sposób uzyskać nie mogły. Do wytwórców takich maszyn zaliczyć należy firmę Wolf w Magdeburgu, która od kilkudziesięciu lat buduje ekonomiczne lokomobile stacjonowane dla różnych celów i potrzeb przemysłowych.

Lokomobile Wolfa, przewidziane dla równoczesnego wyzyskania pary wylotowej dla celów ogrzewczych, budowane są na parę przegrzaną z wolnym wydmuchem, względnie na przeciwciśnienie. Ażeby zorjentować się w ekonomicznem działaniu tych lokomobil, wystarczy rozpatrzyć zużycie węgla na wytworzenie siły i ciepła w lokomobili, pracującej z przeciw-

ciśnieniem 0,1 atm. Stwierdza się wówczas, że zużycie paliwa jest tutaj niezmiernie niskie w porównaniu z zużyciem paliwa przy innych typach maszyn napędowych. I tak przy użyciu węgla o cieple opałowem 7 500 cal. i przy przeciwciśnieniu 0,1 atm., zużycie węgla na wytworzenie 1 km. efektywnego wynosi 0,84 kg., przyczem para w kotle zawiera ok. 4 750 cal. To zużycie węgla rozpada się na dwie części, a m., na wytworzenie siły napędowej, jak również na tę część ciepła, przeznaczoną do odbioru dla celów ogrzewczych.

Na zasadzie wywodów teoretycznych dojść można do wniosku, że przy całkowitem wyzyskaniu pary odlotowej dla celów produkcyjnych, względnie ogrzewczych, przypada na wytworzenie 1 KM. efektywn. tylko 0,123 kg. węgla, czego oczyw. nie są w stanie ujawnić żadne inne typy maszyn napędowych. W ten sposób zaoszczędza się ok. 0,717 kg. węgla, który wyzyskany zostaje w postaci pary odlotowej, zawierającej ok. 4 000 cal. ciepła w kg. pary.



Rys. 1. Lokomobila stacjonowana dla równoczesnego odbioru pary wydechowej.

Przedstawiona na rys. 1. lokomobila, reprezentuje za sobą typ maszyny, stosowanej w wypadku całkowitego wyzyskania pary wydechowej dla celów ogrzewczych. Gdy jednak w odbiorze pary dla tych celów zachodzą zmiany, oraz gdy zmianie ulec może również odbiór siły napędowej, wówczas stosować należy inny typ lokomobili, specjalnie dla takich warunków pracy przystosowanej, o czem pomówimy następnym razem.

Z SZEROKIEGO ŚWIATA

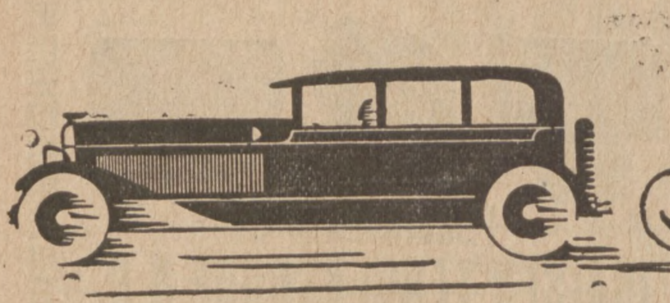
NAJWIĘKSZY KOCIOŁ O WYSOKIEM CIŚNIENIU.

Największy kocioł o wysokiem ciśnieniu wybudowało towarzystwo Ford Motor w Detroit. Jest to właściwie połączenie dwóch kotłów o ciśnieniu 100 atm., które produkują 315 ton pary na godzinę.

NOWOCZESNY KOCIOŁ ROTACYJNY.

Szwedzki inżynier Wiktor Blomquist wynalazł i opatentował model kotła parowego, obracającego się dookoła swej osi, podobnie jak rotacyjne motory benzynowe. Patent Blomquista nabyła francuska firma Societe Alsacienne Mechanique i przystąpiła do wyrobu takich rotacyjnych kotłów.

Palenisko przy tym kotle znajduje się na dole, a kocioł obracając się dotyka całą swoją powierzchnią płomienia, a nie tylko dnem, jak kotły stałe. Wydajność kotła jest znacznie większa, gdyż przy 340 stopniach Cels. daje on to samo, co kocioł stały przy 450 stopniach. Ponadto umożliwia on lepsze wyzyskanie paliwa, gdyż dzięki ruchowi obrotowemu następuje dobra wentylacja paleniska i odpływ popiołu.



Dział Samochodowy

Zrzeszenie kupców samochodowych a rozwój branży samochodowej

Kryzys gospodarczy w Polsce odczuła dotkliwie również branża samochodowa, która liberalizm swój w stosunku do udzielania kredytów posunęła w ostatnich latach bardzo daleko. Wprawdzie dzięki tej polityce z jednej strony wzmogło się tętno rozwoju automobilizmu w kraju, z innej jednak strony załamanie się normalnych płatności na rynku postawiło kupiectwo samochodowe w ciężkiem a niespodziewanem położeniu, tem więcej, że kupiectwo to, w przeciwieństwie do innych branż, chodziło dotychczas luzem, a pracowało w niezdrowej atmosferze chaosu, bezplanowości, a często niesympatycznej konkurencji.

Rzecz oczywista, że kupiectwo samochodowe, które w dobie obecnej stanowi nader poważny czynnik w życiu gospodarczem Polski, zależne jest w swej sytuacji przedewszystkiem od ogólnej konjunktury ekonomicznej w kraju, a w pierwszym rzędzie od sytuacji rolnictwa i przemysłu. Jednakże istnieją czynniki, mogące poważnie zaważyć na szali poprawy sytuacji w branży samochodowej.

Byłoby wielką naiwnością oczekiwać jakiejkolwiek pomocy nazewnątrz, czy to od rządu, czy to od nagłej poprawy światowych konjunktur. Pomoc należy przedewszystkiem zorganizować wewnątrz branży samochodowej i to głównie — pomoc, zmierzającą do uzdrowienia pod każdym względem wszelkich bolączek, które znane są każdemu kupcowi samochodowemu. Wystarczy przypomnieć chociażby sprawę sprzedaży opon, sprawę przyjmowania starych samochodów w upłatę przy kupnie nowych wozów itd.

Kupiectwo samochodowe, uświadamiając sobie fakt, że zdobywa ono z każdym rokiem coraz poważniejsze miejsce w życiu gospodarczem kraju, zaczęło organizować się. Od dwóch lat, dzięki inicjatywie wybitniejszych jednostek, prowadzi się organizację rejonowych Związków. Powstały więc odpowiednie związki w Warszawie, w Poznaniu i w Krakowie. Powstała również Rada Zrzeszeń Kupców i Przemysłowców Samochodowych, w skład której wchodzą przedstawiciele związków rejonowych. Pomimo ruchliwa działalność związków, nie trudno spostrzec, że praca organizacyjna posuwa się powoli. Poważną przeszkodę stanowi dziwna bierność i brak zrozumienia u wielu jeszcze kupców samochodowych dla znaczenia organizacyj, jakiemi są Związki Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Ociąganie się z zapisaniem do Związku, lub zajmowanie nieprzychylnego stanowiska, rzuca na tych właśnie kupców niekorzystne światło, jako na ludzi, wyłamujących się z ogólnej solidarności i stroniących od udziału w twórczej pracy dla podniesienia dobrobytu branży samochodowej, a więc dobrobytu i dalszego pomyślnego rozwoju każdego z poszczególnych przedsiębiorstw.

Pomimo to, że związki istnieją odniedawna, jednakże zdołały już zjednoczyć większość kupiectwa, a zwłaszcza wszystkie najpoważniejsze przedsiębiorstwa w kraju.

O ile chodzi o wyniki dotychczasowej działalności związków i Rady Zrzeszeń, to poza intensywną działalnością organizacyjną można byłoby zanotować kilka poważnych zdobyczy.

Dla przykładu wystarczy podać, że dzięki interwencji Związku Kupców i Przem. Sam. Ziem Zachodnich w Poznaniu ustalono wygodny dla kupiectwa samochodowego termin i okres trwania Salonu Samochodowego przy Międzyn. Wystawie Kom. i Tur., jak również przeznaczono dla wystawy samochodów nie odległe tereny na Łazarzu, lecz znacznie dogodniejsze miejsca, bo Pawilon Ciężkiego Przemysłu w pobliżu Wieży Górnośląskiej.

Dzięki więc działalności Związku, a zwłaszcza owocnej inicjatywie prezesa, dyr. Sierszyńskiego, Salon Samochodowy przy M. W. K. T. będzie posiadał z jednej strony okazalsze i lepiej położone miejsce, a z drugiej strony przez znaczne obniżenie cen, dziesiątki, a może setki tysięcy złotych pozostaną jako zaoszczędzone w kieszeniach kupców.

Poza tem podkreślić wypada obywatelskie stanowisko kupiectwa samochodowego, które, broniąc swych interesów, nie zapomina o interesach ogólnopolskich, bowiem zdecydowało ono pod każdym względem poprzeć Wystawę Komunikacji, nie bacząc na to, że dogodniej i korzystniej dla branży samochodowej byłoby wystawianie na Targach Poznańskich, a nie na M. W. K. T. Należy się również uznanie Zarządowi M. W. K. T., który po przeprowadzeniu dokładnej analizy postulatów kupiectwa samochodowego, zajął przychylne stanowisko dla tych postulatów.

Następnym, nader poważnym sukcesem Związków i Rady Zrzeszeń będzie niewątpliwie wprowadzenie w najbliższych dniach w życie umowy zbiorowej w sprawie handlu pneumatykami, mającej na celu uzdrowienie tego handlu. Ponieważ umowy tego rodzaju mogą przynieść należyte rezultaty tylko wtenczas, o ile poważna większość kupców podpisze odpowiednie zobowiązania o przestrzeganiu warunków sprzedaży — przeto w interesie kupców dotychczas niezrzeszonych, leży spieszne zapisanie się do Związku, aby mogli niezwłocznie korzystać z dobrodziejstw, jakie Związek im przyniesie po wprowadzeniu w życie odnośnej umowy.

Z powyższego nietrudno wnioskować, jak wielkie znaczenie dla każdego kupca samochodowego posiada

silna moralnie i liczebnie własna organizacja, jaką jest Związek, z którym z konieczności liczyć się muszą zarówno władze państwowe, jak i wszelkie instytucje gospodarcze i samorządowe.

W związkach więc należy szukać pierwszej pomocy dla złagodzenia skutków obecnego kryzysu, bowiem tylko własnym wysiłkiem, który skoncentrowujemy w mocno spojonym solidarnością Związku, wprowadzimy rozwój branży samochodowej na nowe pomyślniejsze tory.

Stanisław Gustowski.

Salon automobilowy na M.W.K.T

Wystawa samochodów zajmie 12.000 m² powierzchni. — Udział wszechświatowych wytwórni samochodowych.

Jedną z atrakcyj Międzyn[illegible]wej Wystawy Komunikacji i Turystyki, której [illegible]e nastąpi już za niespełna *4 miesiące*, będzie [illegible]a wystawa samochodów, jakiej dotąd w Po[illegible] było, a jaką i zagranicą nie często uda się sp[illegible]

Zadania organizacji wystawy samochodów, która zajmie netto 12 000 m.² powierzchni, podjął się Związek Kupiectwa Samochodowego, którego Prezydjum z Zarządem M. W. K. T. doszło do zupełnego porozumienia tak co do cen metrażu, jak i warunków udziału.

Przewidywany jest udział wszystkich najważniejszych wytwórni samochodowych świata. Z dotychczas zgłoszonych 38 firm wymienić należy: Koncern Austrjacki — Austro-Daimler, Puch, Austro-Fiat, Steyer, który wystawiać będzie na powierzchni 580 m.², firmy francuskie: Berliet, Citröen, Voisin, Rochot-Schneider, Delage, Renault, Pougeot, belgijskie: Minerwa, czeskie: Skoda, Kolben-Danek, Praga (350 m.²), Zbrojovka i Tatra, włoskie: Fiat, Lancia, Om, niemieckie: B. M. V., Opel, Mercedes-Benz, Henschel & Sohn, Adlerwerke, Stoewerwerke, Horch, Daimlerwerke, szwajcarska: Saurer, amerykańskie: Studebaker, Essex, Ford, Graham-Paige, Morris (500 m.²) i wiele innych.

Przyczyny szybkiego niszczenia opon

Każde ruszenie samochodu z miejsca i osiągnięcie określonej szybkości wymaga pewnej ilości energji. Taka sama ilość energji niezbędna jest przy zahamowaniu wozu. Wielu właścicieli samochodów nie zdaje sobie sprawy z tego, że przy zatrzymaniu samochodu zużywa się tyleż energji, ile przy uruchomieniu. Energja ta oczywiście jest amortyzowana przez opony. Wobec tego im częstsze są zatrzymania i im szybciej ruszamy z miejsca, tem szybciej niszczymy opony.

Niektórzy kierowcy mają zwyczaj podjeżdżania zbyt szybko do skrzyżowania ulic, gdzie na znak policjanta zatrzymują się gwałtownie i następnie na dany znak, że droga jest wolna, ruszają gwałtownie z miejsca. Oszczędzają oni w ten sposób na czasie, lecz jednocześnie zużywają bardzo szybko opony.

Badania przeprowadzone na terenach doświadczalnych General Motors Corporation wykazały, że przy łagodnem zatrzymywaniu samochodu, bez ślizgania opon po powierzchni jezdni i przy równomiernem przyśpieszeniu podczas uruchomiania opony niszczą się 20 razy wolniej, niż w wypadku, kiedy kierowca rusza gwałtownie z miejsca i w taki sam gwałtowny sposób hamuje.

Samochody trójkołowe

Od samego początku rozwoju automobilizmu zjawiła się potrzeba stworzenia typu pośredniego pomiędzy samochodem a motocyklem, który to pojazd byłby nie tak wywrotny, jak motocykl, a jednocześnie bardziej lekki i mniej skomplikowany, oraz co najważniejsze — tańszy od samochodu.

Typem takiego pojazdu jest *nowoczesny samochód trójkołowy.* Wiele ewolucyj i udoskonaleń przeprowadzili konstruktorzy w samochodzie trójkołowym od roku 1910, w którym to roku pojawił się w Anglji pierwszy samochód tego typu.

Obecnie wiele fabryk europejskich specjalizuje się w budowie tych wehikułów, a mianowicie: w Anglji — Borgan Runabout (najstarsza fabryka w budowie tych wozów) Sanford, Coventry Wictor, oraz w ostatnim roku znana fabryka z wyrobu motocykli B. S. A.; we Francji Dyrsan i Motocar F. R.

W ostatnich miesiącach zaczęła produkować samochody tego typu czeska fabryka samochodów Tatra, wystawiając model ten na ostatniej wystawie samochodowej w Pradze Czeskiej.

Z powyższych danych możemy wnioskować, że trójkołowce zyskują sobie coraz większą popularność i zastosowanie, co im się w zupełności słusznie należy, gdyż, jak dotychczas stwierdzono, trójkołowce nie ustępują, a nawet przewyższają pod niektóremi względami czterokołowce. Trójkołowce bowiem, budowane celowo o bardzo nisko położonym środku ciężkości, odznaczają się większą statecznością. Wystarczy jedna szybka jazda na wirażu, aby z miejsca dojrzeć różnicę na korzyść trójkołowców.

Trójkołowce są bardzo pewne i łatwe w prowadzeniu i mniej wywrotne, niż niejedne samochody 4-kołowe. W trójkołowcu jest bardzo łatwy dostęp do wszystkich części silnika, oraz możność zabezpieczenia się od niepogody.

Trójkołowce posiadają normalny czterotaktowy silnik samochodowy, a odznaczając się małym ciężarem, przewyższają czterokołowce tej samej mocy szybkością i łatwością pokonywania największych nawet wzniesień.

Trójkołowce naskutek mniejszego ciężaru zużywają mniej paliwa i smarów, mogą posiadać gumy o mniejszych wymiarach, oszczędzają nam zresztą gumę na czwarte koło. Wobec tego utrzymanie trójkołowców jest znacznie tańsze, równocześnie koszty rejestracji, podatki i inne wydatki są o wiele niższe.

Wobec powyższych danych, zadziwia czytelnika fakt, dlaczego ten tak dogodny i tani typ samochodu u nas tak mało jest znany.

Przyczyną częściową tego jest zdaje się to, że publiczność odstrasza poprostu fakt, że samochód ten ma tylko 3 koła.

Główną zaś przyczyną jest obawa o wytrzymałość trójkołowców i zachowania się ich na naszych złych drogach.

Dotychczasowe jednak próby na polskich drogach nic ujemnego nie wykazały, przeciwnie stwierdzono, że np. na drogach polnych jedno tylne koło, pędzone łańcuchem, pracuje o wiele lepiej i wydajniej i rozwija większą siłę, niż dwa koła przy zwykłym samochodzie. Zaznaczyć też należy, że drogi nasze nie są tak złe, jak się to powszechnie twierdzi, aby uniemożliwiały używanie samochodów małych o słabych motorach. Dowodem tego jest m. in. fakt, iż w roku obecnym w zjeździe do Monte Carlo w konkurencji 142 samochodów I miejsce zdobył mały wozik francuski 5-konny La Licorne, jadąc na zjazd przez całą Polskę od Śniatynia przez Lwów, Lublin, Warszawę do Poznania.

Trójkołowce również brały już udział w Polsce w kilku imprezach samochodowych, m. in. trójkołowiec Morgan w dniu 8 i 9 lutego rb. brał udział w Zjeździe Gwiaździstym z Łodzi do Zakopanego, wypełniając wszystkie warunki zjazdu, pomimo nader ciężkie warunki terenowe (teren górzysty i zaspy śnieżne).

Powyższe dane przekonywują nas w zupełności, iż trójkołowce nie ustępują w niczem samochodom czterokołowym, a wzrastające z dnia na dzień zainteresowanie tego rodzaju typem samochodów, pozwala żywić uzasadnioną nadzieję, iż trójkołowce staną się w sezonie bieżącym najpopularniejszym typem samochodu w Polsce.

KRONIKA ZAGRANICZNA

DROGI BITE W AMERYCE.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, jak podaje Biuro Badań Naukowych General Motors Corporation, posiadają największą ilość dróg bitych ze wszystkich państw całego świata, a mianowicie 3 016 281 mil angielskich, co stanowi 38,7 proc.

Drogi z twardą nawierzchnią zajmują w tem 167 155 mil ang.; Stany Zjednoczone są więc jedynem państwem, które posiada więcej niż 100 000 mil tego rodzaju dróg. Jakkolwiek cyfra 38,7 proc., wyrażająca procentowo stan dróg amerykańskich, jest dosyć wysoka, to jednak w porównaniu do lat ostatnich, kiedy wynosiła ona 46 proc., wykazuje znaczne zmniejszenie.

Dalsze miejsca zajmują po Stanach Zjednoczonych następujące państwa: Rosja — 776 712 mil ang. — 9,9 proc., Japonja — 575 325 mil ang. — 7,4 proc., Francja — 405 028 mil. ang. — 5,2 proc., Kanada — 381 977 mil. ang. — 4,9 proc., Australja i wyspy Archipelagu Malajskiego — 300 000 mil ang. — 3,8 proc., Indje — 283 506 mil ang. — 3,6 proc., Niemcy — 216 672 mil. ang. — 2,8 proc., Wielka Brytanja i Dominja — 179 095 mil. ang. — 2,3 proc. Polska — 139 631 mil ang. — 1,8 proc. Dla porównania podajemy, że 1 mila angielska równa się 1 609 km.

AUTO-STRADA W HISZPANJI.

Hiszpanja rozpoczęła konstrukcję nowoczesnej szosy, która będzie przeznaczona wyłącznie dla ruchu automobilowego. Szosa ta ma ciągnąć się na przestrzeni 260 mil ang. z Madrytu do San Sebastian, o szerokości 36 stóp oraz 6 stóp przestrzeni bocznej dla samochodów stojących. Zakręty będą szersze i o pewnem wzniesieniu. Drogi krzyżujące będą wzniesione lub też przechodzić będą w postaci tunelu. Ostatnie lata odznaczają się wzmożoną działalnością w kierunku rozbudowy dróg. Szosy między Barceloną i francuską granicą oraz Barceloną i Madrytem, są już wykończone i otwarte dla ruchu turystycznego. Chociaż węższe od nowej auto-strady, drogi te posiadają jednak doskonałą nawierzchnię.

WALKA O NIEMIECKI RYNEK BENZYNY.

Dwa największe w świecie koncerny naftowe, amerykański Standard Oil i angielsko-holenderski Royal Dutch Shell, zaproponowały rządowi niemieckiemu 1 miljard marek złotych pożyczki wzamian za monopol benzynowy w Niemczech. Koncernom tym chodzi o ratowanie pojemnego rynku niemieckiego dla swojego produktu. W ostatnich bowiem czasach zaczyna benzynie amerykańskiej zagrażać w Niemczech cały szereg produktów.

Produkcja benzolu doszła w r. ub. w Niemczech do 500 tys. ton. Monopol spirytusowy, będący w Niemczech w ręku rządu, produkuje p. n. „Motalin" mieszankę pędną, której część składową stanowi alkohol. Najgroźniejszym jednak konkurentem benzyny amerykańskiej może się stać syntetyczna benzyna, produkowana odniedawna przez potężne niemieckie zjednoczenie fabryk chemicznych i I. G. Farbenges.

TAKSÓWKI CIĘŻAROWE W HAMBURGU.

Hamburg może się poszczycić, że jako pierwszy wprowadził taksówki ciężarowe. Taksówki te stoją na rogach ulic i za mierzoną taksometrem opłatą przewożą towary.

Wprowadzono je narazie tytułem próby w szczupłej ilości. Jeśli próba ta wypadnie pomyślnie, ma być liczba ich znacznie powiększona.

DACHY ZAMKNIĘTYCH SAMOCHODÓW WZOROWANE NA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKICH POJAZDACH.

Kiedy 20 lat temu, potrzeba zamkniętych wozów dawała się coraz bardziej odczuwać, rysownicy Fisher Body Corporation wchodzącego do Koncernu General Motors studjowali kształty dachów rozmaitych pojazdów. Okazało się, że dachy wozów używanych przez ludność Południowej Afryki najbardziej nadawały się do zastosowania w samochodach i dlatego zostały, z pewnemi tylko modyfikacjami, przyjęte jako wzór.

PRZECIĘTNA CENA SAMOCHODU W AMERYCE

Produkcja samochodów osobowych w Ameryce wzrosła w roku 1929 do 4.846.000 sztuk. W r. 1928 wyprodukowano 4.044.000 sztuk. W ubiegłym roku budowano przeważnie samochody zamknięte (4.218.000 sztuk).

Przeciętna cena nowego samochodu amerykańskiego produkcji 1929 r. wynosiła w Ameryce 812 dolarów. (W roku 1928 — 876 dolarów). Ilość zarejestrowanych samochodów w Stanach Zjednoczonych wynosiła pod koniec 1929 roku 23.030.000 sztuk. Pod koniec roku 1928 było 21.630.000 sztuk.

NOWY JORK MIASTEM NAJTAŃSZYCH TAKSÓWEK.

Nowy Jork otrzymał najtańsze stosunkowo taksówki na świecie. Nowoutworzone towarzystwo Luxford Taxicap Corporation puściło w ruch 500 nowych taksówek o taryfie 15 centów za milę, czyli złoty trzydzieści pięć za 1.600 metrów.

Kącik statystyczny

NIEMIECKI PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY.

W ciągu roku 1929 wywieziono z Niemiec 4.809 samochodów osobowych wobec 4.578 w r. 1928 i 2.688 w 1927 roku. Samochodów ciężarowych wywieziono 3.396 wobec 3.413 1.374 kolejno w ciągu dwóch lat poprzednich. Wartość wywozu samochodow osobowych wzrosła w stosunku do roku poprzedniego z 26,6 milj. marek do 32,28 milj., zaś wartość wywozu samochodów ciężarowych z 20,98 do 23,45 milj. Ogółem wzrost wartości wywozu w powyższych dwóch kategorjach wynosił 55,73 milj. marek. W powyższych dwóch kategorjach nastąpiło przesunięcie się wywozu do droższych typów wozów, wówczas gdy w dziedzinie samochodów mniejszych produkowanych seryjnie dała się odczuć bardzo silnie konkurencja zagraniczna. Przywóz samochodów do Niemiec w roku 1929 wykazał po raz pierwszy spadek od czasu wojny. Przywóz ten wynosił 118 milj. marek.

LICZBA AUTOMOBILI W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Dokładna liczba automobili w Stanach Zjednoczonych wynosi obecnie 26.400.000, jak to obliczyła ze stanowych sprawozdań Krajowa Automobilowa Izba Handlowa (National Automobile Chamber of Commerce).

Jest to o 1,907,000 maszyn więcej, niż przed rokiem, kiedy na podstawie wydanych licencyj automobilowych w 48 stanach naliczono 23.493.000 maszyn motorowych.

Obecnie w Stanach Zjednoczonych jest 23,030,000 automobili osobowych, to znaczy wypada na każdą rodzinę po jednym, a prócz tego dla niektórych rodzin po dwie maszyny.

Motorowych automobili ciężarowych jest w kraju 3,370,000.

W przeciągu dziewięciu lat ilość automobili zwiększyła się w kraju prawie trzykrotnie, bo gdy w roku 1921 wynosiła 9,232,000 — obecnie przekracza 26 miljonów.

W Stanach Zjednoczonych jest obecnie trzy ćwierci wszystkich automobili świata (dokładnie 76 procent).

ILE JEST SAMOCHODÓW NA ŚWIECIE?

Wszystkich samochodów na całym świecie jest, według ostatnich obliczeń, 32.028,584. Z liczby tej 24.629.921 automobilów jest w Stanach Zjednoczonych, czyli 76,9 procent. Automobilów pasażerskich w tym kraju jest blisko 21 i pół miljona.

W innych krajach liczba samochodów przedstawia się jak następuje:

Anglja 1.128,200, Francja 1.098.000, Kanada 1.061.830, Niemcy 531,000, Australja 516.695, Czechosłowacja 47.100 Danja 98,6000, Węgry 16,362, Włochy 188,952 Jugosławja 12.250, Litwa 1.407, Norwegja 37.085, Polska 29.423, Rosja 21.058, Meksyk 72.167, Hiszpanja 146,088, Szwecja 127.660.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Przed letnim sezonem

W jesieni i zimie pisaliśmy o rowerach wodnych, wychodząc z założenia, że konstruktorzy muszą mieć czas na przygotowanie się do wykonania takich nowinek. Obecnie do tej kwestji wracamy jeszcze raz, gdyż zbliża się powoli lato i czas już układane i obmyślane w zimie plany realizować.

Przypominamy, że rower wodny, jako modne narzędzie nowoczesnego sportu ukazał się zagranicą, gdzie szczególnie w jesieni zeszłego roku każdy szanujący się sportowiec musiał się z nim zapoznać. Co będzie w tym roku, trudno powiedzieć, można jednak przypuszczać, że moda jazdy na rowerach wodnych zdobędzie sobie jeszcze większą ilość zwolenników.

Ponieważ każda zagraniczna nowinka przybywa do nas z rocznem, a czasami nawet dwuletniem opóźnieniem, w zeszłym roku o rowerach wodnych tylko czytaliśmy, obecnie natomiast zaczniemy je z zagranicy sprowadzać, wydając niepotrzebnie nasze złote wzamian za rzeczy, które możemy spokojnie wyrabiać w kraju. Za rok stan ten może pogorszyć się jeszcze więcej, gdyż wielu ludzi zapragnie prawdopodobnie przerobić próby z tą nową maszyną i wtedy już nie tysiące, a nawet setki tysięcy czy miljony powędrują do kieszeni więcej przedsiębiorczych i pomysłowych fabrykantów zagranicznych.

Aby do tego nie dopuścić, musimy stanowczo sami zabrać się poważniej do fabrykacji rowerów wodnych i, jak to już zaznaczyliśmy, nietylko bawić się w rysowanie swych pomysłów, lecz przynajmniej jeden z nich wypróbować i zrealizować. Jeżeli okaże się, że na rowery wodne będzie zapotrzebowanie, łatwiej już można będzie przystąpić do jakiejś, chociażby ograniczonej produkcji, niż w wypadku, kiedy nic konkretnego pod ręką nie będziemy mieli i w dziedzinie tej będziemy czuli się absolutnie bezradnie.

Jak w całym naszym przemyśle, tak i w dziedzinie budowy rowerów powinniśmy pracować twórczo, a nie ślepo kopjować zagranicę i dążeniem naszem musi być, aby choć raz kraje więcej uprzemysłowione zmuszone były do kopjowania naszych pomysłów i naszych modeli.

Wracając jeszcze do rzeczy czysto praktycznych, musimy zaznaczyć, że taki rower wodny, wystawiony w oknie jakiegoś składu napewno zgromadzi przed nim tłumy publiczności, które taką rzeczą będą się interesowały przynajmniej parę miesięcy. Takim sposobem wytwórcy tych maszyn, niezależnie nawet od tego, czy się one u nas więcej spopularyzują, będą mogli już wprost dla celów reklamy rozsprzedać swoje modele.

Pouczaj, radź, sprawdzaj, badaj i sprzedawaj

Pisaliśmy już parokrotnie o konieczności starannego pielęgnowania rowerów, które dzięki temu nie niszczą się tak prędko i same, bez jakiejś dodatkowej i drogiej reklamy werbują danej marce nowych nabywców. Jeżeli rozumowania nasze były trafne dla maszyn tak prostych, jak rowery, to tem bardziej nie wymagają one żadnych dowodzeń, jeżeli odniesiemy je do motocykli. Rzeczywiście, skomplikowany i ostatecznie dość jeszcze delikatny mechanizm silnika spalinowego, skrzynki biegów, oraz innych części składowych motocykla nie znosi organicznie złego obchodzenia się z nim i na każdy poważniejszy błąd reaguje zepsuciem się, które naraża jeźdźca na bardzo smutne przygody. Tak samo złe obchodzenie się z motocyklem przyśpiesza naturalny proces niszczenia się całego mechanizmu i psuje renomę danej marce, narażając równocześnie na różne kłopoty właściciela maszyny, który może najnieoczekiwaniej tkwić w szczerem polu, lub narazić się na inną podobną i nader niemiłą przygodę.

Jeżeli radziliśmy, aby przy sprzedawaniu rowerów pouczać klientów i potem, za niewielką dopłatą dozorować ich maszyny, to dla motocykli ma to jeszcze większe znaczenie.

Nowe typy silników

Od dłuższego czasu toczy się już walka pomiędzy silnikiem 4 i 2-taktowym. Przez pewien czas lekceważono silniki 2-taktowe, gdyż klasyczna czterotaktówka posiadała swe znaczne zalety. W ostatnim jednak czasie silnik 2-taktowy zaczął znów zdobywać pole, a to z powodu wprowadzenia w nim szeregu udoskonaleń. Udoskonalenia te dotyczą w największej mierze napełniania cylindrów, ich przedmuchiwania itp. Dzięki tym udoskonaleniom zwiększyła się wydajność 2-taktówki, regularność jej pracy, oraz oszczędność. Z tą chwilą 2-taktówka znów zaczęła zdobywać sobie pole. Obecnie używają jej coraz częściej przy motocyklach, a nawet zaczynają montować w samochodach. Z tego właśnie powodu wartoby bliżej zapoznać się z tem, co w tych motorach w ostatnim czasie zrobiono. Najważniejszemi udoskonaleniami są: mechanizmy o tłoku podwójnym, oraz motory z podwójnemi cylindrami. Jak w jedn., tak i w drugich konstruktorzy starali się przy pomocy nadania różnego przyśpieszenia tłokom tak skorygować czas otwarcia szczelin, aby umożliwić lepsze przedmuchanie cylindrów, oraz ich napełnianie pod zwiększonem ciśnieniem.

Zasadniczo nowe konstrukcje nie zawiodły nadziei konstruktorów i obecnie coraz więcej motocykli widzimy z silnikami Junkersa, Zoellera i innemi.

Ponieważ teoretycznie silnik 2-taktowy z kompresorem i dobrym rozrządem szczelin w niczem nie powinien ustępować zwykłej 4-taktówce, należy przypuszczać, że zczasem, po wprowadzeniu dalszych udoskonaleń, będzie on zdobywał sobie coraz większe uznanie dzięki swej prostocie, lekkości, oraz dobrej pracy przy średnich obrotach.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Na marginesie akcji Harrimana

W jednym z ostatnich numerów naszego wydawnictwa podaliśmy za „Gazetą Handlową" w streszczeniu artykuł dyr. „Siły i Światło" p. inż. Tadeusza Sułowskiego w sprawie akcji Harrimana. Obecnie znajdujemy w Nr. 72 „Gaz. Handl." odpowiedź prof. Sokolnickiego w tejże sprawie, którą ze względu na interesującą treść poniżej w streszczeniu podajemy:

W artykule swym prof. Sokolnicki pisze, że wszelkie tendencje napastnicze były mu obce i że nie sprostował różnych nieścisłości przezeń przytoczonych z angielskiego źródła w sprawie „Siły i Światła", ponieważ dla podanej tezy nieścisłości te były zupełnie obojętne. Dlatego też oświadczył tylko krótko, że „ominąwszy zawarte w tych ustępach nieścisłości, nie mające w danym razie znaczenia", możemy sobie wytworzyć taki a taki obraz. „Nie uważam, — pisze prof. Sokolnicki, — aby to zastrzeżenie było „zbyt miękkie" i nie miało wystarczać, bo w dalszym ciągu swego artykułu nie opierałem się ani na jednej z tych nieścisłości, nie zajmowałem się spółką „Siła i Światło" i z artykułu mego jasno wynikało, czego chcę dowieść.

Z dalszej treści sprostowania wynika, że p. prof. Sokolnicki utrzymuje tezę, że kapitały belgijski i angielski mają tak znaczny udział w elektryfikacji naszego kraju i tak silną pozycję przez swe stosunki w Polsce (bez względu na to, jakie są te stosunki), że według opinji innego obcego kapitału, pragnącego z niemi współzawodniczyć, są one zdolne prowadzić walkę i wykluczyć każdego konkurenta, a tem samem są one zdolne „zaciemnić nam nasz państwowy punkt widzenia i nawet poważnić nas między sobą" (ostatnio p. Sułowskiego z p. Sokolnickim).

Dalej pisze p .prof. Sokolnicki, że bez względu na papierowy układ sił, t. j. stosunek akcyj w spółce „Siła i Światło", kapitał belgijski i agielski razem mają więcej pieniędzy włożonych w elektryfikację Polski, a więc i więcej wpływów, niż my, Polacy, przyczem dla poparcia tych wywodów, p. prof. Sokolnicki podaje elektrownie: Sierszę, Małobądz z sieciami elektrycznemi, Pruszków, Radom, Białystok, Częstochowę, Kielce, Piotrków, Łódź, razem. Po czyjej stronie jest tam przewaga kapitału?

Dla mojej tezy, pisze prof. Sokolnicki, jest zresztą nawet i to zupełnie obojętne, kto ma większość. Przyjmijmy, że zacytowana przezemnie angielska informacja była o tyle nieścisła, że to spółka „Siła i Światło" opanowała spółkę belgijską, a nie odwrotnie. Znając nieco życie, zgodzę się raczej, że nikt nikogo nie „opanował", ale że my, Polacy, w Polsce twierdzimy, żeśmy opanowali Belgów, a Belgowie w Belgji — że opanowali Polaków. (Belgja leży bliżej Anglji i stąd to ostatnie twierdzenie znalazło się w angielskiem źródle.) Ale coby z takiego założenia przyszło? Czy moja teza zostałaby przez to osłabiona? Bynajmniej, i tem gorzej dla spółki „Siła i Światło", bo gotowaby wyjść na to, że to ona, ujmując się za opanowanym przez siebie i zagrożonym przez konkurencję spólnikiem, prowadziła kampanję anti-harrimanowską, nie troszcząc się o polski interes państwowy. Tymczasem tak przecież nie jest!

Wcale nie stawiałem spółki „Siła i Światło" „w szeregu kapitałów obcych, porównując je do wrogich sobie i polskości armij", przeciwnie, w ustępach, których sam byłem autorem, nie wspomniałem wcale „Siły i Światła", a mówiłem tylko o kapitałach obcych, bo wiem przecież, że „Siła i Światło" nie zabierała dotąd ani razu głosu w prasie na tle Harrimana. I było to bardzo mądre. Trzeba tyło tylko wytrwać w tej roli do końca i nie dać się ponieść nerwom, bo teraz dopiero gotów, kto złośliwy, a nie znający stosunków powiedzieć: „uderz w stół, a nożyce się odezwą!"

Oto wywody, rzucające charakterystyczne światło na akcję elektryfikacji kraju, o którą tak ubiegają się kapitały zagraniczne.

Do kogo należy energja elektryczna zagranicą?

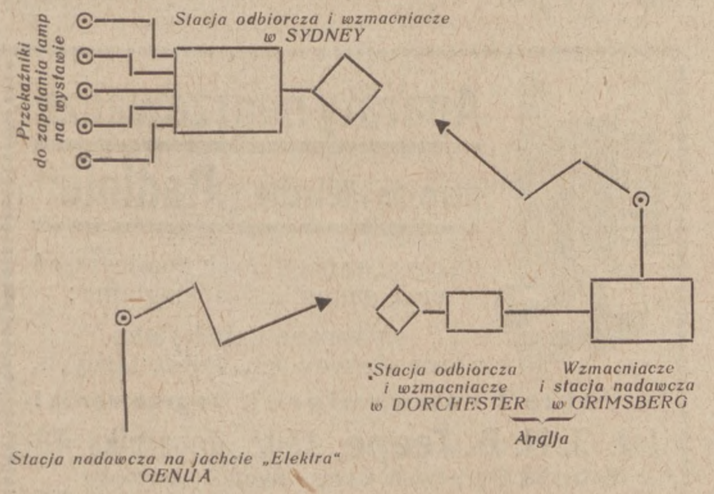
W związku z zamierzeniami elektryfikacji Polski drogą udzielenia koncesji obcemu kapitałowi, warto przytoczyć szczegóły, dotyczące przynależności „energji elektrycznej" zagranicą.

Otóż w Niemczech największa elektrownia Reńsko-Westfalska o mocy 500 000 KW (tyle, co cała Polska bez Śląska!) należy w 80 proc. do państwa i samorządów. „Electro" o mocy 400 000 KW należy w całości do państwa.

W Szwecji państwo ma w swem ręku jedną trzecią siły elektrycznej, w Szwajcarji rząd i samorządy 54 proc., nawet w Anglji 64 proc. należy do samorządów.

Jak wykonano ciekawy eksperyment Marconiego

Wszystkie gazety doniosły o nadzwyczaj efektownym i nader ciekawym eksperymencie, wykonanym przez znanego wynalazcę, senatora Marconiego. Eksperyment polega na tem, że w czasie otwarcia wystawy elektrotechnicznej w Sydney (Australja) zapalono wszystkie żarówki przy pomocy fal radjowych, wysłanych z jachtu „Elektra" (jacht doświadczalny Marconiego), który znajdował się na morzu przed Genuą.



Schemat ostatniego eksperymentu Marconiego z uruchomieniem instalacji elektrycznej na odległość.

Czytając te komunikaty, miało się wrażenie, że rozwiązany został problem rzeczywistego przenoszenia energji na odległość; w rzeczywistości jednak tak daleko nie poszedł jeszcze postęp w tej dziedzinie. Eksperyment Marconiego polegał na tem, że jego sygnał został odebrany przez aparat, ustawiony w Dorchester, skąd przekazano go przewodami do silnej stacji nadawczej w Grimsberg (obydwie miejscowości w Anglji), która wysłała wzmocniony odpowiednio sygnał w przestworza. Teraz kolejno fale stacji w Grimsberg zostały znowuż odebrane przez aparat, ustawiony już w Australji, odpowiednio wzmocnione, wyprostowane i jako silny impuls prądu, przekazane do przekaźników, które uruchomiły już odpowiednie mechanizmy na wystawie w Sydney i włączyły miejscowy prąd w obwód lamp.

Rozbudowa polskiej sieci stacyj radjofonicznych

Dużo mówiło się już o rozbudowie naszej sieci radjofonicznej, jednak jak się okazuje, nie wszyscy, nawet więcej w tej sprawie zainteresowani, znają bliżej projekty „Polskiego Radja". Są one następujące: W Warszawie buduje się bardzo wielką stację centralną o zasięgu detektorowym ca. 400 km., dzięki czemu prawie cała Polska będzie nim objęta. Audycje będą nadawane przez tę stację na dotychczasowej fali 1411 m.

Co się tyczy innych stacyj, to na podstawie koncesji ma „Polskie Radjo" wybudować jeszcze trzy stacje dużej mocy i to w Katowicach, Poznaniu i Lwowie. Ponieważ stacja w Katowicach już pracuje oddawna, pozostają do wykonania tylko stacje w Poznaniu i Lwowie.

Do dyspozycji „Polskiego Radja" pozostały jednak jeszcze trzy fale, w granicach między 200 a 300 metrów. „Polskie Radjo" postanowiło użyć je do rozbudowy sieci stacyj przekaźnikowych. Na pierwszy ogień poszła Łódź, po niej pójdzie Toruń, a następnie Gdynia.

Dalszym punktem programu rozbudowy jest stworzenie w miastach, liczących około 50.000 mieszkańców, stacyj przekaźnikowych o mocy pół kilowata, których zadaniem będzie wzmocnienie dla potrzeb miejscowych audycyj, nadawanych przez wielką radjostację nadawczą w Warszawie, bądź przez cztery stacje silniejsze (Lwów, Poznań, Katowice, Wilno) o mocy 10 kw. Umożliwi to dobry odbiór na detektor i antenę wewnętrzną w danej miejscowości i jej najbliższej okolicy.

Należy spodziewać się, że kompletne wypełnienie tego programu postawi u nas wreszcie popularyzację radja na należytym poziomie.

Konwencja w polskim przemyśle i handlu radjotechnicznym

Związek Polskich Przedsiębiorstw Radjotechnicznych wyłonił specjalną komisję, która zajmuje się ustaleniem programu ewentualnej przyszłej konwencji. Największą uwagę zwracają przytem na sprawę udzielania kredytu oraz finansowania zbytu. Istnieje projekt, aby rachunki regulować zasadniczo w ciągu dwóch tygodni. Gdyby regulacja nie nastąpiła po 21 dniach, otrzymuje dłużnik monit, a jeżeli ten pozostaje bez skutku, wciąga się go na „Czarną listę". Skreślenie z tej ostatniej następuje miesiąc po uregulowaniu zaległych rachunków.

Warunki te, nieco ostre i trudne dla finansowo słabszych firm, muszą jednak spowodować znaczną sanację w stosunkach branży radjotechnicznej.

Otwarcie wystawy „Światło i radjo"

W niedzielę, dnia 23 marca odbyło się we Lwowie otwarcie wystawy „Światło i radjo", zorganizowanej przez firmę Philips.

Otwarcia dokonał naczelny dyr. zakładów Philipsa w Polsce inż. Fred Walterscheid, podnosząc w swojem przemówieniu, że wystawa ma służyć nietylko celom propagandy firmy, ale nadto ma pouczać ogół obywateli i którym pokazać ma najnowsze zdobycze światła i radja. Mówca zakończył życzeniem, aby trud inicjatorów wystawy wydał jak najlepsze owoce.

Zkolei zabrał głos wojewoda hr. Gołuchowski, który złożył firmie życzenia owocnej pracy i rozwoju na pożytek państwa.

Następnie przemawiali pp. dyr. sprzedaży Wajman i szef propagandy inż. Bukowski. Życzenia firmie złożyli imieniem miasta inż. Woleński, imieniem dyrekcji Poczt i Telegrafów dyr. Leidler, imieniem Izby Przem.-Handl. wiceprez. Michał Ulam, imieniem „Polskiego Radja" inż. Miński, oraz imieniem Zrzeszenia Przedsiębiorstw Radjotechnicznych inż. Redlich.

Na licznie zebranych gości, zarówno eksponaty jak i demonstracje wyrobów firmy Philips zrobiły nader korzystne wrażenie. Wystawę zwiedzają stale rzesze publiczności.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Pogłębiacze dla orki dwuwarstwowej dające sprawną uprawę roli

Niepotrzebny jest do tej obróbki roli cały specjalny pług, a tylko tania część dodatkowa, co właśnie przy obecnym braku pieniędzy jest bardzo ważnem. Pług nastawia się tak, by tylny korpus orał możliwie płytko, nie wykluczając jednak dla pługa normalnie najgłębszej orki tam, gdzie to jest pożądanem. Przednia śruba dla umocowania pogłębiacza trzyma tylko zapomocą tarcia i działa tem samem jako zabezpieczenie przeciw złamaniu, wzgl. pogięciu pogłębiacza na ziemiach kamienistych.

W ostatnich czasach kilka fabryk narzędzi rolniczych przystąpiło do budowy pługów, których zadaniem jest rozwiązanie problemu warstwowej orki i którym nie można odmówić osiągnięcia rezultatów.

Przy orce pługiem „Klausing'a" sprzężaj idzie po oranej już ziemi. Tak samo brak przy pługu tym możności regulowania głębokości.

Gęsiostópka przy pogłębiaczu „Bendhaak'a" jest gorsza od lemieszowego. Mieszanie podglebia z górną warstwą jest niemożliwe. Pług ten jest ciężki do prowadzenia i trudny do nastawiania.

Pług „Moehring'a" najbardziej jest podobny do pługa „Ideał" — Unja, jednakże z tą różnicą, że ma on być tylko pługiem „Ideał" — Unja.

Pług „Ideał" daje następujące korzyści:

1. bogata w bakterje górna warstwa mimo dowolnie głębokie wzruszanie ziemi zostaje u góry;
2. warstwa górna może być zorana w dowolnej głębokości i złożona na dowolnie głęboko wzruszonem podglebiu;
3. mierzwę i nawozy zielone, mimo głębokie wzruszanie ziemi można przyorać dowolnie płytko;
4. mierzwa i nawozy zielone, z powodu płytkiego przyorania, otrzymują dostateczną ilość powietrza i szybko rozkładają się. Rośliny otrzymują dużo pokarmu z powodu fermentowania ziemi i rozwoju bakteryj, a wydzielany węglik wywołuje intensywne wytwarzanie isę krochmalu, to znaczy szybki i silny rozwój okopowych;
5. można przy odpowiedniej pogodzie orać ścierniska pod nowe zasiewy jesienne odrazu, bez poprzedniego podorywania. Tylny korpus podorywa płytko, a pogłębiacz wzrusza dowolnie głęboko podglebie, które do czasu zasiewów zdąży się odleżeć. Robota taka jest daleko skuteczniejsza od dawnej orki podwójnej, ponieważ nie wysusza zbytnio ziemi;
6. pola zorane pługiem „Ideał" w krótkim czasie są czyste od chwastów. Nasiona ich zostają bowiem płytko przyorane i prędko kiełkują, co umożliwia racjonalne ich tępienie. Łopucha nawet prędko ginie z powodu braku światła, gdyż na takiej ziemi szybki i silny rozwój zasiewów chwasty te zadusza;
7. nawozy sztuczne, szczególnie wapno, sole amonjaku i potażu, oraz mąkę tomasową można przyorywać pługiem „Ideał", ponieważ dostają się przytem dowolnie płytko w ziemię. Działanie tych soli znacznie stę przez to potęguje;
8. orka przyczynia się do szybkiego usuwania szkodliwych chwastów. Przez orkę taką doprowadza się dużo powietrza także i do podglebia, co powoduje szybkie oksydowanie kwasów.

Wystawiam na Targach Poznańskich.

Opełacze

Konieczna w Polsce racjonalizacja pracy rolnej, zwłaszcza w gospodarstwach o większych plantacjach, np. buraków, wymaga jak najdalej idącej mechanizacji. Inż. St. Markowski poświęca w „Rolniku" (nr. 13 br.) szereg fachowych uwag zasadom wyboru opełaczy, pisząc m. in.:

„Mechanizacja pracy może w wielu wypadkach wybitnie zmniejszyć koszty produkcji rolnej. Racjonalnie skonstruowane, umiejętnie użyte i odpowiednio do warunków lokalnych dobrane maszyny, wykonywują wszelkie prace rolnicze dokładniej, szybciej, a przedewszystkiem znacznie taniej, niżby wykonać można, posługując się robocizną ręczną. Dzięki właśnie posiadaniu licznych nadzwyczaj praktycznie obmyślanych i ogromnie oszczędzających pracę ręczną narzędzi i maszyn, zdołały Niemcy i Ameryka, pomimo wysoka płaca robotnicza, zająć dominujące stanowisko w światowej produkcji rolnej.

Nieubłagana więc konieczność współubiegania się — wycieńczonych długotrwałą depresją ekonomiczną, oraz ranami zadanemi wojną — gospodarstw naszych z bajeczną niemal wydajnością gospodarstw amerykańskich i niemieckich, zmusza nas do wytężenia wszystkich sił w celu wyszukania coraz to tańszych sposobów obfitszej produkcji, byle zdobyć środki niezbędne do dalszej egzystencji na ojczystym zagonie.

W tej zaciętej walce wielką pomoc rolnikowi wyświadczyć mogą i wyświadczają racjonalnie użyte narzędzia i maszyny rolnicze. Kraje, dotknięte wojną światową, pośrednio i bezpośrednio prędzej, niż my orjentowały się w sytuacji i konsekwentnie dążąc do wysokiego stopnia mechanizowania pracy na roli maszynami, narzędziami dostosowanemi do miejscowych warunków i naturalnych, osiągnęły przewidywany rezultat, tj. obniżenie kosztów produkcji i podwyższenie wydajności tak pracy, jak również jej produktów. Tą drogą należy i nam kroczyć w dążeniu do opanowania obecnego kryzysu gospodarczego i pomnożenia naszej produkcji rolniczej, inaczej nie opanujemy sytuacji, nie wyżywimy dostatecznie naszej ludności, nie uruchomimy, wzgl. nie doprowadzimy do rozwoju i rozkwitu naszego przemysłu i handlu, nie uruchomimy bogactw naszego kraju.

Początkiem i końcem mądrości, w której się łączą wszelkie zabiegi praktycznego rolnika, oraz prace i doświadczenia eksperymentalne uczonych, to racjonalna, dobra i systematyczna uprawa roli. Pozwoli ona nam wyzyskać posiadane środki i zapasy pokarmowe roślin drzemiące w glebie, rzecz oczywista, bez stosowania gospodarki rabunkowej. Dobra uprawa roli pozwala w znacznej mierze na lepsze wyzyskanie nawożenia, a nigdy się nie naprawi nawożeniem tego, co się zepsuło złą uprawą. Poważne znaczenie dla wzrostu roślin ma uprawa międzyrzędowa.

Normalny rozwój roślin uprawnych, bez względu na żyzność ziemi, na której rosną, może być upośledzony wskutek rozmaitych przyczyn, jak np. zeskorupienie, zlanie się lub stwardnięcie ziemi pod wpływem długotrwałych deszczów, lub nadmiernej suszy, dalej wskutek rozwoju chwastów, pasożytów rolniczych, lub brakiem wilgoci gleby. W celu zaradzenia płynącym stąd szkodom, jak również dla pobudzenia procesów chemicznych i biologicznych w glebie, oraz dla przerwania woskowatości gleby, uciekamy się do różnych czynności pielęgnacyjnych, wykonywanych bądź to ręcznie bądź siłą pociągową przy pomocy zwykłych grac, lub konnych opełaczy. Przy obecnych stosun-

kach i kosztach robocizny ręcznej, w większości wypadków, międzyrzędową uprawę wykonujemy wielorzędowemi opełaczami, gdyż koszty pracy wypadną znacznie taniej.

Aby jednak osiągnąć z pracy opełaczy należytą korzyść, niedość nabyć pierwszą lepszą maszynę, lecz należy wybrać istotnie dobrą, racjonalnie skonstruowaną, starannie, z dobrego materjału zbudowaną i odpowiednią do warunków glebowych gospodarstwa. Pod tym względem rolnicy kierują się często poradami samych fabryk lub osób w sprawie tej niekompetentnych, w rezultacie czego widzimy w każdem gospodarstwie inną maszynę, a nawet są wypadki, gdzie w jednem gospodarstwie spotkać można dwa lub trzy różne typy opełaczy. Na terenie świeckiego Koła Doświadczalnego, składającego się z 7 objektów gospodarczych, na ogólną ilość czternastu opełaczy, spotkać można 7 różnych typów. Z pośród nich trzy były wyrobu krajowego, pozostałe zaś były to fabrykaty niemieckie. Tego rodzaju gospodarka utrudnia w znacznej mierze bliższe zapoznanie się z daną maszyną, zarówno właściciela, jak i robotników, oraz uniemożliwia szybkie nabycie części dodatkowych.

Oczywiście, że fabryki maszyn rolniczych dążą do zapewnienia swym wyrobom jak największego zbytu przez wprowadzenie w ich budowie różnych zmian i rzeczywistych, lub tylko rzekomych ulepszeń, skutkiem czego prawie corocznie zjawia się na rynku maszynowym mnóstwo nowości w dziale opełaczy. Aczkolwiek zdarzają się niekiedy między niemi pomysły istotnie wartościowe, jak np. zastosowanie w budowie opełaczy równoległoboków, jak to miało początkowo miejsce u opeł. „Pflanzenhilfe", a później Schmotzer'a i innych, co rzeczywiście wywarło na ulepszenie uprawy międzyrzędowej roślin wpływ bardzo doniosły, to jednak zjawiają się też często pomysły chybione, lub warunkom gospodarstw naszych zgoła nieodpowiednie, a tak zręcznie przez wytwórców swych lub ich przedstawicieli zalecone, że istotnie rolnikowi-praktykowi niełatwo się zorjentować w tym okrowodzie wszelkich doskonałości.

Rozporządzając znacznemi zasobami doświadczenia i obserwacyj, zebranych w ciągu 2 lat, jak też dzięki licznym uwagom i spostrzeżeniom rolników praktyków nad pracą poszczególnych opełaczy, postanowiłem wiadomości te podać do ogólnej wiadomości dla ułatwienia w wyborze kupna opełaczy w nadchodzącym sezonie. Na tem miejscu zastrzegam się przeciwko posądzeniu o chęć reklamowania tej, lub innej maszyny. Chodzi mi jedynie o wykazanie praktycznej strony opełacza, zdaniem naszem najlepszego, aby ułatwić rolnikom orjentację w wyborze. W ostatnich bowiem czasach, rolnictwo nasze zarzucone zostało formalnie całą masą rozmaitych typów opełaczy, wskutek czego dało się zauważyć pewną dezorjentację wśród rolników. Wzajemna rywalizacja i konkurencja, poparta sprytną reklamą różnych fabryk, lub ich przedstawicielstw, to czynniki, które wprowadzają rolnika w błąd i narażają niejednokrotnie na poważne straty, a przytem nie pozwalają maszynom istotnie wartościowym zdobyć w naszem rolnictwie prawa ogólniejszego rozpowszechnienia.

Badania opełaczy, przeprowadzono u członków świeckiego Koła Doświadczalnego. Gleba, na której przeprowadzono obserwacje, była w większości wypadków gliniasto piaszczysta, dość zwięzła i skłonna do zaskorupiania. Odczuwało się to szczególnie przy wiosennem opełaniu żyta lub pszenicy ozimej. Obserwacje przeprowadzono nad pracą zarówno u zbóż ozimych, jak też jarych, oraz buraków cukrowych. Z ope-

łaczy reprezentowane były „Korona" f-my Nitsche i Ska., Poznań, „Unja" Zjednoczonych Fabryk Maszyn Rolniczych w Grudziądzu, „Oszczędność" Zawadzkiego, Warszawa, „Pflanzenhilfe" f-my T. Hey, Bernburg, „Standard" Schmotzer, Wiedersheim, „Saksonja" Sidresleben, Bernburg, „Dehne" Darmstadt.

Badania opełaczy, jak wogóle każdej innej maszyny, mogą być wszechstronne — utylitarne, lub tylko częściowe. Na każdą maszynę możemy patrzeć z trzech różnych punktów, konstruktora, fabrykanta, oraz rolnika. Nas interesuje głównie stanowisko rolnika-praktyka. Pomijamy więc tu zupełnie badania ściśle naukowe, czyli abstrakcyjne, gdyż nie są one bezpośrednio związane z naszym celem utylitarnym, bowiem wszystkie te badania są przeprowadzone racjonalnie, kiedy opierają się na teorji narzędzi, lub maszyny. Do tych celów powołane są zakłady maszynoznawstwa rolniczego. Nas głównie interesują próby i obserwacje polowe, które mogą stwierdzić w szeregu normalnych, choć różnorodnych warunków pracy, celowość praktyczną danej maszyny.

Aby móc więc wybrać opełacz, odpowiadający istotnie potrzebom danego gospodarstwa, należy przedewszystkiem zdać sobie sprawę z warunków, w jakich maszyna ma pracować i wiedzieć, czego od niej słusznie wymagać można. Kto chce mieć opełacz dobry, idealnie pracujący w różnych warunkach glebowych, a przytem tani i wymagający małej siły pociągowej, ten żąda rzeczy prawie niepodobnej. Warsztat rolny stworzony jest przez przyrodę ze wszystkiemi niedogodnościami i zaporami, jakie przypadek ludziom daje. Wprawdzie rolnik może swą glebę przystosować do pewnego stopnia do racjonalnej pracy maszynowej, ale są to po części półśrodki, dalekie od stworzenia tych warunków, w jakich pracują maszyny w przemyśle, niezależnie od kaprysów przyrody. Opełacz pracuje wskutek tego już z natury rzeczy w trudnych warunkach przyrodniczych, często przy złej obsłudze, wskutek czego jedna i ta sama maszyna może uchodzić w jednem gospodarstwie jako pierwszorzędna, w drugiem jako zła. Zatem przy wyborze z pomiędzy wielu różnych opełaczy ten zasługiwać będzie na pierwszeństwo, który jest w stanie wykonać prace uprawowe i pielęgnacyjne dokładniej, przy użyciu na jednostkę wykonywanej pracy najmniejszej siły pociągowej i obsługującej, a przytem posiada dostateczną trwałość i stosunkowo łatwą i nieskomplikowaną obsługę. Maszyną, odpowiadającą powyższym wymogom jest uniwersalny opełacz konny, równoległobokowy „Pflanzenhilfe A" wyrobu firmy T. Hey, Bernburg. Opełacz ten szeroko rozpowszechniony w Wielkopolsce i na Pomorzu zyskał sobie ogólne uznanie rolników praktyków. (C. d. n.)

PATENTY

9237. Wincenty Mikołajczyk (Chełmża, Polska). Sito do wialń. 28. VII. 1926—20. VIII. 1928.

Sito do wialń, osadzone w metalowej ramie, która jest, oczywiście, znacznie wytrzymalsza o ramy drewnianej, a jednocześnie pozwala osadzenie na niej dowolnego urządzenia do nastawiania pochyłości.

Rama z blachy ma brzegi wygięte i zagina się je jak na rys. 3, po umieszczeniu między niemi siatki drucianej. Otwory służą do przesuwania prętów przy zamocowywaniu ramy w wialni.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

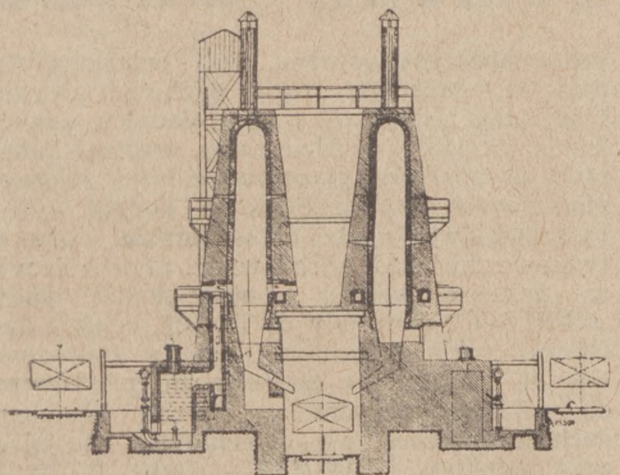
WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Piece wapienne ogrzewane gazem

(Ciąg dalszy.)

Ogólnie można stwierdzić, że do wypalania wapna zastosować można generatory każdego systemu. Bardzo często w użyciu są proste generatory szybowe z zamknięciem wodnem i centralnem doprowadzaniem powietrza, przy których też najczęściej przewidziane jest centralne doprowadzanie pary. Przy użyciu ostatniego urządzenia zapobiega się zbiciu się żużli, a z powodu tworzącego się przytem wodoru, gaz generatorowy zyskuje na wartości.

Nowoczesny piec szybowy dla opalania gazem ma formę okrągłą, owalną, lub też prostokątną, z zaokrąglonemi narożnikami i z wypukleniem w pośrodku szybu. Piece wspomnianego tu systemu najczęściej wykonuje się w formie bloku, mianowicie łączy się fasady kilku pieców razem tak, że złączone są one ze sobą murem. Korzystniej buduje się takie bloki piecowe w dwóch rzędach, przy których suwaczki do odbioru wapna położone są naprzeciw siebie. Między temi blokami piecowemi przechodzi tor do załadowania wapna. W przybudowanych generatorach gazowych są one równomiernie podzielone wzdłuż przeciwległych ścian podłużnych pieców, wzdłuż których również ułożone są tory dla dowozu węgla.



Rycina 1.

Rycina nr. 1 przedstawia opisane wyżej urządzenie pieca wapiennego, które już wielokrotnie wykonane było i wykazało bardzo dobre wyniki pracy. Piece te przeważnie buduje się na dzienną wydajność 25 ton palonego wapna. Zużycie paliwa wynosi przy używaniu gazu z węgla kamiennego o około 6 500 kal. 18—22 proc. wyprodukowanego wapna. Urządzenie to składa się z 4-ch pieców wapiennych, z których po 2 piece złączone są ze sobą fasadami. Przekrój ich jest prostokątny, z zaokrąglonemi narożnikami i lekkiem wypukleniem ku środkowi. Generatory gazowe mają przekrój czworokątny i posiadają ruszta dachowe z owalnemi otworami podłużnemi dla przepuszczania powietrza. Generatory ułożone są w naczyniu wodnem. Wyżużlowanie może się odbywać w dwóch przeciwległych stronach. Dokonuje się ono zapomocą dmuchaw o 450 mm. sł. w., które to ciśnienie prowadzi pod rusztem dachowym. Również wdmuchuje się pod rusztem parę.

Zapaśnik węgla posiada zamknięcie stożkowe do rozpraszania. Dla lepszej kontroli, naprawy i czyszczenia, zaopatrzony jest generator ten w drzwi. W kierunku trasy podłużnej generatorów ciągną się podesty dla węgla, wzdłuż których urządzony jest tor dla przywozu paliwa. Kanał pod generatorami jest połączony kolejką wąskotorową, na której odbywa się odtransportowanie żużla w wózkach.

Ten system pieca nadaje się do każdego paleniska gazowego. Szyb piecowy, który spoczywa na silnem podłożu, zwęża się ku wylotowi pieca. W strefie zapalenia się gazu prowadzi do szybu piecowego kanał rozdzielczy gazu. Gaz generatorowy wchodzi z własną temperaturą do tegoż kanału, gdzie miesza się z pewną ilością powietrza gazowego na 250° przez mury generatorowe i piecowe i stąd następnie przechodzi do wnętrza pieca przez dysze równomiernie podzielone naokoło szybu piecowego. Najwięcej powietrza potrzebnego do spalenia przechodzi jednak w strefie chłodzenia się gazu w piecu do wnętrza pieca, ogrzewa się tutaj powarem palonego wapna, ochładzając to wapno i mieszając z gazem, dochodzącym do strefy palenia się gazu. W najgłębszem miejscu wzlotowych kanałów gazowych jest wzbudowany w kierunku podłużnym pieców wspólny kanał, przeznaczony na ewtl. skraplanie. Każdy z pieców posiada 2 otwory do zamykania, uzbrojone w żelazną ramę i uruchomione zapomocą dźwigni dla nadawania do pieca wapna. Pomiędzy temi znajduje się komin blaszany z pokrywą regulującą, przez który odchodzi gaz w powietrze. Dowóz surowego wapna do wylotu pieca odbywa się zapomocą dźwigu elektrycznego. Palone wapno odbierane jest przez otwory, znajdujące się po 4 w dolnej części, poczem po pochyłej równi, w której wbudowany jest ruszt kratowy, posuwa się do wózków, stojących pod równią. Miał wapienny wpada przez ruszt kratowy do rusztów wąskotorowych. Dla łatwiejszego usuwania przeszkód pieca przewidziane są otwory wziernikowe po podłużnych stronach pieca. W rozmaitych równiach pieca, szczególnie w strefie palenia się, przez wziernik łatwo można obserwować działanie pieca, jak również usuwać przeszkody. Ściany pieca są usztywnione przez wmurowane dźwigary i silne kotwice. Pomiędzy ogniotrwałem zamurowa-

niem i ścianami piecowemi przewidziane są potrzebne szczeliny dylatacyjne.

Powyżej opisany system pieca nadaje się szczególnie dobrze do palenia wielkich kawałków wapna, np. dla celów budowlanych. Zawartość miału jest nader małą i wynosi zaledwie 1 proc. produkcji.

Poniżej podaję kilka wyników, osiągniętych przy urządzeniach piecowych, wybudowanych i uruchomionych według wyżej opisanego systemu.

Przy zużyciu węgla kamiennego jako paliwa.

Wkład surowego wapna na 1 piec w 24 godz.	40 t.
Wydajność wypalonego wapna na 24 godz.	22,5 t.
Węgla kamiennego	6 300 kal.
Zużycie węgla kamiennego na 24 godz.	4,5 t.

Zatem zużycie paliwa wynosi 20,5 proc. produkcji, lub 11 proc. wkładu.

Zawartość pieca wynosi 75 m.^{3}, a czas trwania palenia 75 godzin.

(C. d. n.)

Badanie materjałów drogowych w Polsce

Trwałość jezdni drogowych i dostosowanie ich do komunikacji zależy w znacznym stopniu od umiejętnego doboru materjałów do ich budowy i konserwacji. Dlatego też materjały te muszą być starannie badane i odpowiednio do ich własności i przeznaczenia używane, czem osiąga się zmniejszenie kosztów utrzymania dróg i stopniowe poprawienie ich stanu.

Doniedawna badania materjałów drogowych były wykonywane przez ogólne laboratorja wytrzymałości materjałów budowlanych, w ostatnich jednak czasach w związku z szybkim rozwojem ruchu samochodowego i z wprowadzeniem do budowy dróg nowoczesnych lepiszcz pochodzenia krajowego, jak asfalty, smoła, szkło wodne, cement i t. p., badania te wymagają laboratorjów posiadających specjalne maszyny i udoskonalone urządzenia, odpowiednie do takich badań.

Z tych też względów Ministerstwo Robót Publicznych zainicjowało utworzenie Drogowego Instytutu Badawczego, który został w początku 1928 r. otwarty przy Politechnice Warszawskiej i przy pomocy Ministerstwa Robót Publicznych uruchomiony i wyposażony w odpowiednie maszyny i urządzenia. Prócz tego, dla rozwiązania niektórych skomplikowanych zagadnień, wymagających długich studjów i całego szeregu doświadczeń, jak to wysuwa praktyka drogowa, jak np. sprawa wytwarzania najbardziej odpowiedniego dla celów drogowych szkła wodnego i t. p., Ministerstwo Robót Publicznych korzysta ze współpracy Chemicznego Instytutu Badawczego, zaś przy poszukiwaniach geologicznych, jak np. łupków i wapieni bitumicznych, ze współpracy Państwowego Instytutu Geologicznego. Wyniki tych badań ogłaszane są w „Wiadomościach Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych“ lub wydawane jako oddzielne prace.

Badania w tej dziedzinie prowadzone są nader intensywnie przez wszystkie kraje dbające o dobre drogi, a celem wzajemnej wymiany wyników tych badań i praktycznego ich zastosowania utrzymywany jest stały kontakt z takiemiż instytucjami zagranicznemi.

Kapitał francuski chce budować mieszkania w Polsce

„Gazeta Handlowa“ donosi z wiarygodnego źródła, iż przy udziale Banku dla Handlu i Przemysłu w Warszawie i grupy kapitalistów francuskich z p. Alfredem Mag'em na czele, założone zostało w tych dniach w Paryżu towarzystwo akcyjne p. n. „Rente fonciere franco-polonaise“ z kapitałem początkowym 20 miljonów franków, celem budowy tanich mieszkań w Polsce, a w szczególności w Warszawie.

Na walnem zebraniu akcjonarjuszów postanowiono emitować 6 proc. obligacje rzeczonego towarzystwa do wysokości 200 miljonów franków i takowe umieścić całkowicie na rynku francuskim.

Jednocześnie uchwalono powiększyć ewentualnie kapitał akcyjny do 50 miljonów franków, obligacje zaś wprowadzić do urzędowych notowań ceduły giełdy paryskiej. Prezesem towarzystwa mianowany został p. Hudelo, b. prefekt miasta Paryża.

Projekt ustawy o zastawie rejestrowym na drzewo

Projekt ustawy o zastawie rejestrowym na drzewo, ostatecznie uzgodniony na gruncie Prezydjum Rady Ministrów i wyłonionej ad hoc Komisji Międzyministerjalnej, został przed paroma dniami skierowany do Departamentu Ustawodawczego Ministerstwa Sprawiedliwości w celu sprecyzowania tych paragrafów, które zawierają postanowienia w przedmiocie sankcyj karnych. Po wykończeniu w tym kierunku projektu przez Ministerstwo Sprawiedliwości, projekt zostanie w przyspieszonym trybie przesłany do Rady Ministrów, a następnie — jako propozycja rządowa — będzie złożony do laski marszałkowskiej.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Lwów, 1. 4. Cennik w złotych z dnia 15 marca 1930. — A. Do robót murarskich: Cegła palona ręczna i maszynowa za 1000 sztuk 76—80, n. b. 86—110, cegła dęta za 1000 szt. 110, n. b. od 120 wzwyż, cegła szamotowa krajowa za jedną sztukę od 0.30—1.00, n. b. od 0.33 do 1.10. Piasek żółty za 1 m.^{3} n. b. 6.50, piasek biały 9.00, piasek rzeczny prowinc. 6.00. Wapno palone za 1000 kg. 40—45, wapno gaszone n. b. 1 m.^{3} 37. Gips murarski marki „Łopuszka" wagonowo za 100 kg. loco wagon Lwów 6.95, detal. loco magazyn 7.10, na bud. 8—8.25, gips sztukatorski o 50 gr. na 100 kg. droższy. Gipsowe dyle (Izolit) 6 cm. grub. za 1 m.^{2} 5.00, 8 cm. grub. 6.00. Szuter tłuczony za 1 m.^{3} — 20. Maty trzcinowe sufitowe za 1 m.^{2} — 17, n. b. — 19. Płyty korkogipsowe (loco m. Lwów) za 1 m.^{2} do 100 m. 5.60, do 1000 mtr. 5.20, od 2000—3000 m. 4.80; płyty posadzkowe kamionkowe (loco m. Lwów) 1 m.^{2} — 21.50 ;płyty 2-kolorowe 1 m.^{2} — 23.50[2]); płyty ścienne glazurowane Hardtmuth za 1 m.^{2} — 32. Kamień łamany, loco st. załad. za 10.000 kg. 60. Ścianki korko-gipsowe (korolity) lane, n. b. za 1 m.^{2} — 7.00. Płyty trzcinowe „Berbeka" loco Lwów za 1 m.^{2} Nr. II — 3.25, Nr. IV — 4.00, Nr. VI — 5.00. Dreny za 1000 szt. 4 cm. 70.—, 5 cm. 80.—, 6 cm. 94.—, 8 cm. 150.—, 10 cm. 250.—, 13 cm. 350.—, 15 cm. 440.—.

B. Do robót betonowych: Cement wagonowo za 100 kg.: loco wagon Lwów w beczkach 11.75, we workach 10.95, n. b. 12.75; cement we workach za 100 kg. 11.95, cement nieprzemakalny „Siccofix" plus 1.10 za 100 kg. do cen cementu portl.; cement szybkotwardniejący (bauxytowy) „Citadur" za 100 kg. w beczkach po 200 kg. 32.00, we workach pap. 30.50. Szuter rzeczny sztychówka 27.00, raz rafowany 35.00, dwa razy rafow. 37.00, za 10 ton loco wagon Waniowice k. Sambora. Żwir raz rafowany[5]) za 10.000 kg. 37.00; żwir 2 razy rafowany n. b. 45.00[5]), żwir wysiewki sztychówka n. b. 30.00. Stopień betonowy bez osadzenia 1 mb. 13.50, stopień terrazowy bez osadzenia za 1 mb. 20.00. Posadzki terrazowe poziome za 1 m.^{2} — 12.00[3]); posadzki pionowe za 1 m.^{2} — 24. Krawężnik betonowy $^{18}/_{25}$ za 1 mb. 5.00; krawężnik surowy loco wagon kamieniołom Jaremcze 7.00. Rury betonowe za szt.[4]): 15: 2.75, 20: 3.30, 30: 5.25, 40: 8.40, 50: 10.50, 60: 13.00. Marmurek do terraza za 100 kg. 10.50—13.00. Posadzka ksylolitowa za 1 m.^{2} od 9.50. Chodnik z płyt betonowych i krawężników kompl. wykonany za 1 m.^{2} 15.00. Krawężniki 25 cm. wys. za 1 mb. 5.00. Płyty chodniokwe za 1 m.^{2} 7.00.

C. Do robót kamieniarskich: 1 m.^{2} cokołu płytowego do 20 cm. grub. z osadzeniem z kamienia polańskiego 96.00, tarnopolskiego 128, 1 m .kub. cokołu kwadrowego z osadzeniem z kamienia polańskiego 505, — tarnopolskiego 763, 1 m. bież. stopnia blokowego z podcięciem wraz z osadzeniem bez profilu z kamienia tarnopolskiego 47, — profilowanego 61, 1 m. bież. stopnia szalowanego z kamienia tarnopolskiego

---

[1]) Loco Lwów. — [2]) Czeskie białe 24 zł. — [3]) Podkład 6.00 (drobne powierzchnie od 15.00), [4]) 0.80 m. długości, [5]) loco wag. Waniowice, okło Sambora.

profilowanego wraz z osadzeniem 79. 1 m. kub. nasad lub parapetu z kamienia polańskiego z osadzeniem 605, — z kamienia tarnopolskiego 946, 1 m. kub. trzonów kolumny do 0.25 cm. średnicy z kamienia polańskiego wraz z osadzeniem 1.125, — z kamienia tarnopolskiego 1.730, o średnicy do 40 cm. z kam. polańskiego 934, — z kamienia tarnopolskiego 1.590, o średnicy do 60 cm. z kam. polańskiego 737, — z kam. tarnopolskiego 1.260.

D. Do robót ciesielskich: (Ceny za 1 m.³ wzgl. 1 m.² w detalicznej sprzedaży franco skład): Belki ciosane sosnowe od 18×21 cm. wzwyż i 3—6 m. długości 115, belki rznięte 130. Kantówka ciosana sosnowa do 16×18 cm. i 3—6 m. dług. 90, kantówka rznięta 135, kantówka ciosana sosn. do 16×18 cm. i od 6 m. wzwyż 115, kantówka rznięta 140. Okrąglaki sosnowe do 8 cm. grub. w odczubie i do 8 m. dług. 50.—, okrąglaki do 16 cm. grub. w odczubie, ponad 8 m. dług. 60.—. Deski budowl. sosn. 20 i 26 mm. grub. 3—6 m. dług., od 16 cm. szer. wzwyż 115, deski 33, 40 i 52 mm. grub., 3—6 m. dług. 126.—, deski jodłowe 13 mm. grub., 3—6 m. dług., od 10 cm. szer. wzwyż 116.—, deski 20 mm. grub. 115.—, deski 26, 33, 40 i 52 mm. grub., 3—6 m. dług., od 16 cm. szer. wzwyż 110.—, deski sosnowe podł. na pióro i wpust 26 mm. grub. 5.—, deski 33 mm. grub. 5.75, deski 40 mm. grub. 7.50, deski podłogowe świerkowe 26 mm. grub. 5.—, 33 mm. 5.50, 40 mm. 7.—. Łaty jodłowe 33/50 i 40/50, 3—6 m. dług. 122.—. Rygle sosnowe z kantówki ciosanej przerżniętej na pół, 3—5 m. dług. do 8/16 cm. przekroju 95.—, rygle od 6 m. wzwyż 125.—, rygle sosnowe przerżnięte z kantówki ciosanej na krzyż 3—5 m. dług. 105.—, rygle od 6 m. wzwyż 135.—, rygle rżnięte jodłowe 8/8 cm., 3—6 m. dług. 130.—, rygle sosnowe 140.

(n. b. = na budowie; l. st. z. = loco stacja załadowcza; w razie braku skrótu ceny rozumieją się loco skład fabryki).

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 1. 4. Surówka odlewnicza „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogran. odpow. w Warszawie, Aleja Jerozolimska 11; cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Nowy Jork, 1. 4. Not. metali w cts. za 1 lb.: Miedź lake loco 18¹/₈, elektrolityczna loco 18, fas. N. Jork 17⁷/₈, na 3 miesiące 17⁷/₈, Casting Refinery loco fob. N. Jork 17¹/₈, cif Hamburg 17.30. Cyna N. Jork Straits loco 37.90, na maj 37.95. Ołów N. Jork loco 5¾, East St. Louis loco 5.60. Cynk East St. Louis loco 4.85. Srebro zagran. w cts. za uncję 42. Platyna 50. Aluminjum 98—99 proc. loco 24½. Nikiel w sztabach loco 35. Blacha biała fob Pittsburg 5.25.

Londyn, 1. 4. Srebro 19½, srebro na dostawę 19³/₈, złoto 84.10½ dol. za uncję.

DRZEWO.

Warszawa, 1. 4. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych według zestawienia Departamentu Leśnictwa. Transakcje hurtowe loco wagon stacja załadowcza, I-sza cena w lutym, II-ga w styczniu. Drzewo użytkowe w stanie okrągłym: Kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Warszawska 53 i 60 zł., Dyr. Radom. 45 i 45; Dyrekcja Siedlce 47.50 i 56, Dyrekcja Wilno 38 i 40, Dyrekcja Białowieża 42 i 42, Dyrekcja Poznań 50.80 i 52, Dyrekcja Bydgoszcz 56 i 60, Dyrekcja Toruń 58 i 59. Kłody świerkowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Siedlce 40 i 48, Dyrekcja Lwów 37 i 37. Kłody dębowe stolarskie za m.³: Dyrekcja Łuck 155 i 155. Kłody dębowe tartaczne za m.³: Dyrekcja Białowieża 76 i 90. Kopalniaki sosnowe za m.³: Dyrekcja Warszawa 34 i 37, Dyrekcja Radom 32 i 32, Dyrekcja Siedlce 29.50 i 33, Dyrekcja Poznań — 32 i 32.50, Dyrekcja Bydgoszcz 33 i 33, Dyrekcja Toruń 30 i 30. Papierówka okrągła za mp.: Dyrekcja Siedlce 28.15 (eksp.) i 28.15 (eksp.), Dyrekcja Wilno 25 i 27, Dyrekcja Białowieża 26.45 i 27.15. Drewno opałowe: Szczapy opałowe, sosnowe za mp.: Dyrekcja Warszawa 16 i 16, Radom 16 i 16, Siedlce 13 i 14, Wilno 11 i 11.50, Białowieża 16 i 16.50, Poznań 17.80 i 17.80, Bydgoszcz 20 i 20, Toruń 17 i 17. Szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 10.50 i 10.50. Szczapy opałowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 13.50 i 13.50, Warszawa (na budowie w śródmieściu). Drewno użytkowe tarte, ciosane i łupane. Sosnowe materjały stolarskie za m.³: 210 i 210, — materjały ciesielskie tarte za m.³: 145 i 145, sosnowy materjał stolarski, kantówka topolowa 110 i 110, dębowe materjały stolarskie za m.³: 275 i 275, deski i bale za 1 m.³: 140 i 140, dębowa klepka posadzkowa za 1 m.²: 12.50—14.50 i 12.50—14.50, kostka brukowa 10 cm. 20 i 20 za 1 m.². Rynek drzewa w lutym wykazywał tendencję słabszą — ceny spadły od 2—5 zł. na 1 m.³.

Bydgoszcz, 1. 4. W nadleśnictwie Solec w ostatnich dniach zawarto transakcję na drzewo okrągłe sosna m.³ I i IV kl. ścięte i wyrobione po 21 zł. m.³ loco las.

ZŁOTY W DNIU 1 KWIETNIA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.56—57.70; złoty 57.59—57.73; **Londyn** 43.39; **N. Jork** 11.25; **Berlin** przekaz na Warszawę 46.85—47.05; na Poznań 46.90 do 47.10; na Katowice 46.85—47.05; **Praga** 377⁷/₈; **Wiedeń** 79.335 do 79.615; **Zurych** 57.95.



Przetargi • Submisje • Licytacje

SPRZEDAŻ RÓŻNYCH PAROWOZÓW.

Ministerstwo Komunikacji sprzeda w drodze przetargu niżej wymieniony tabor nadający się do ruchu:

1) 10 parowozów pośpiesznych z tendrami,
2) 16 parowozów osobowych z tendrami,
3) 11 parowozów towarowych z tendrami,
4) 7 parowozów t. zw. tendrzaków.

Tabor powyższy znajduje się w Dyrekcjach Okręgowych K. P. w Poznaniu, Warszawie, Gdańsku, Wilnie, Lwowie i Krakowie.

Szczegółowy wykaz powyższego taboru ze wskazaniem dokładnej charakterystyki każdego parowozu, oraz miejsce stacjonowania, wydawany jest przez Ministerstwo Komunikacji, pokój Nr. 167, w godzinach 12—14 lub wysyłany pocztą, po otrzymaniu znaczka pocztowego wartości 25 groszy. Przepustki na obejrzenie taboru przeznaczonego na sprzedaż oraz bliższe informacje, tyczące się stanu każdej jednostki taboru, udzielać będą wspomniane DOKP. po powołaniu się na niniejsze ogłoszenie.

Warunki obowiązujące przy przetargu.

1) W ogłoszeniu należy wskazać ceny (cyframi i słowami) za każdy parowóz wraz z tendrem, loco miejsce znajdowania się, przyczem należy wskazać Nr. Nr. parowozów i tendrów — na jakie petent reflektuje.

2) Zgłoszenie obowiązuje firmę w ciągu 3 tygodni, licząc od daty przetargu.

3) Zgłoszenie i załączniki w zapieczętowanej kopercie firmowej ze wskazaniem na niej zawartości, należy włożyć do drugiej nieprzejrzystej koperty, nie mającej nazwy firmy. Kopertę tę należy zapieczętować i opatrzyć napisem: „Zgłoszenie na zakup parowozów."

4) Otwarcie zgłoszeń odbędzie się w Wydziale Zasobów M. K. pokój Nr. 162 dnia 13 maja 1930 r. o godzinie 11-ej.

5) Zgłoszenia należy składać do terminu wyznaczonego na ich otwarcie do skrzynki znajdującej się w kancelarji Departamentu VI Ministerstwa Komunikacji (Warszawa, Nowy Świat 14, pokój Nr. 142) lub nadsyłać pocztą pod powyższem adresem.

6) Zgłoszenia nadesłane po wskazanym terminie nie będą rozpatrywane.

7) Firma przyjmująca udział w przetargu powinna powołując się na niniejsze ogłoszenie złożyć w Kasie Głównej najbliższej Dyrekcji Kolejowej wadjum w wysokości 3% ogólnej wartości nabywanego taboru a kwit dołączyć do zgłoszenia. Wadjum winno być składane według wymagań Ministerstwa Skarbu. W razie cofnięcia zgłoszenia podczas rozprawy ofertowej wadjum przechodzi na rzecz Skarbu. W razie zaakceptowania oferty firma powinna niezwłocznie złożyć kaucję w wysokości 5% wartości nabywanego materjału. Złożone przy przetargu wadjum zatrzymane będzie na poczet kaucji. Kaucja zwrócona będzie po wypełnieniu kupna.

Nadmienia się, że zapłata za nabywany tabor, powinna być dokonywaną przed zabraniem taboru w terminie miesięcznym od dnia zatwierdzenia oferty.

8) Zastrzega się prawo unieważnienia przetargu w całości lub częściowo, podziału parowozów pomiędzy kilku reflektantów ,oraz wyboru nabywcy bez względu na cenę.

9) Nieuwzględnione zgłoszenia pozostaną bez odpowiedzi.

10) Wprowadzenie jakichkolwiek zmian w zgłoszeniach przy ich otwieraniu oraz dalszy przetarg ustny nie może mieć miejsca.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 28 kwietnia 1930 r. przetarg na dostawę:

310 kg. krążków żel. pod naśr. wym. 7/8", 437 szt. sznurów 2-u i 5-cio żył. dł. 150 cm. z zarob. końc. i pentelką do zawiesz. o odnośnej dł. i zakończ. żyłek, 24 szt. uchwytów mos. antab. do szuflad 55 mm., 1 rura mos. ciągn. 112×96 mm. i dług. 2500 mm., 100 szt. sprężyn do kran. spust. kotł. do parowoz. w/g wzoru, 18 kg. proszku „Heratol" do oczyszcz. gaz. przy apar. acet., 25 kg. pomadki do met., 40 kg. naftaliny, 20 dkg. farby analin. granat., 400 kg. proszku do kart., 2 kg. oleju rog. do pas. Ox-Ol-Ox, 120 kg. oleju do młotk. pneumat., 30 kg. soli szczaw., 30 kg. winerlaku, 3 kg. werniksu, 4 kg. wapna wied., 300 kg. amonjaku, 5 kg. talku w proszku, 50 kg. proszku do spaw. „Hertol", 4 kg. gąbki w kawałk., 7 kg. gliceryny tech., 100 kg. emulsyny, 90 kg. karbolu, 12 kg. sykatywu w prosz., 60 kg. salmiaku w kawałk. i 5 kg. w prosz., 200 kg. łoju zwierz. techn., 700 kg. mydła płyn. 20%, 15000 kg. pokostu lnian., 45 ustników do trąb sygn., 70 kompl. narzynaków ślus. a 3 szt. w kompl. o wym. 1/8", 3/16" i 7/8", 12 noży rymarsk. w opraw. dł. 9" łącznie z trzonk., 6 szt. nożyc kraw. 9", 1 gryz do drzewa w/g rys., 240 ark. papieru karborund. do szlif. na mokro, 30 świdrów ślimak. do korb stal. 10, 12 i 13 mm. łeb płaski, 1 gwoździelnica o wym. 3/8 — 1/2 — 5/8 i 5 o wym. 1/4 — 3/8 — 5/16 — 7/16 — 1/2 — 5/8 — 5/4 — 7/8, 1 babka do kowadła w/g szkicu, 395 świdrów do met. z cylin. opr. od 11/2 do 7 1/2 mm. co 1/2 mm., 111 tychże ze stoż. opr. 10 — 11,5 — 12 — 19 — 19,5 — 25 — 26 — 27 i 28 mm. 90 kompl. bez latarń wykolejnic żel. do ręczn. obsł. i 800 zamków zwrot. Einheit rys. 40 (2), 30 (2), 409 (3), 220 (3) i 225 fig. 2.

Oferty składać należy do godz. 15-ej dn. 28. IV. r. b. do skrzynki znajdującej się w W-le Zasobów, Al. Jerozolimska 1/3. Tam również są do obejrzenia wzory, wykazy i rysunki w godz. 10—12. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej.

Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w Monitorze Polsk. Nr. 19 z dn. 24 stycznia 1930 r. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą 1 zł. Warunki techn. po 50 gr za egzemplarz.

PRZETARG NIEOGRANICZONY.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Inżynierji w Warszawie przy ul. Stalowej 62, zamierza oddać w drodze przetargu nieograniczonego dostawę na:

Jeden komplet maszyn do robót betoniarskich, składający się z rozdrabiarki, sortówki i przemywaczki, przyczem rozdrabiarka i sortówka powinny stanowić jednolity komplet maszyn, poruszanych jednym silnikiem benzynowym. Komplet ten (wraz z silnikiem) powinien znajdować się na jednem, względnie dwóch podwoziach ruchomych z tem, że całe urządzenie może być przesuwane po polu ornem.

Szczegóły techniczne, dotyczące poszczególnych maszyn oraz warunki obowiązujące dostawców przy składaniu ofert na przetarg, można otrzymać w Wydziale Zakupów Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Inżynierji w/m. ul. Stalowa 62, — codziennie w dnie powszednie w godzinach od 11-ej do 13-ej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi 30 kwietnia 1930 r. o godz. 9-ej — do którego to terminu można składać w Wydziale Zakupów Wojsk. Zakł. Zaop. Inż. oferty w zalakowanych kopertach, z napisem na zewnętrznej stronie: „Oferta do przetargu Nr. 1/30-31“, — podając krótko określony przedmiot dostawy.

Wadjum w wysokości 3% oferowanych maszyn, winno być dołączone do oferty.

Oferty nieodpowiadające powyższym warunkom, względnie złożone po wyżej ustalonym terminie, nie będą rozpatrywane.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Inżynierji zastrzega sobie prawo wolnego wyboru ofert.

DYREKCJA TRAMWAJÓW MIEJSKICH W WARSZAWIE

podaje do wiadomości, że z dn. 1 kwietnia r. b.

1) stosownie do uchwały z dn. 30. VIII. 28 r. Komisji Specjalnej, powołanej przez Radę Miejską, oraz uchwały Magistratu m. st. Warszawy z dn. 10. III. 30 r. Nr. 4395

cena tramwajowego biletu ulgowego powrotnego wynosić będzie zł 0,40

cena tramwajowego biletu ulgowego abonamentowego (10 przej.) wynosić będzie zł 1,50

2) stosownie do uchwały Rady Miejskiej z dn. 13. III. 30 r.

za przejazd autobusami kursu, wynoszącego 1 km. będzie pobierana opłata zł 0,15

za przejazd autobusami kursu, ponad 1 km. opłaty nie ulegają zmianie.

Uwaga: 1) tramwajowe bilety abonamentowe ulgowe, nabyte przed d. 1. IV. 30 r. po cenie zł 1,30, wobec zmiany taryfy będą ważne na przejazdy tylko do dn. 10. IV. 30 r. włącznie;

2) pasażerowie autobusów, opłacający za przejazd 15 gr, otrzymywać będą dotychczasowe bilety 10 gr do czasu wyczerpania zapasu tych biletów.

Śląski Urząd Wojewódzki rozpisuje ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie robót ziemnych i brukarskich na sześciu odcinkach drogi Katowice—Szarlej o łącznej powierzchni 40.625 mtr. kwdr. z terminem składania ofert do dnia 14-go kwietnia br. do godziny 12.

Bliższe szczegóły przetargu są podane w „Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 10.

Za Wojewodę:
Inż. Zawadowski m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na drugą część robót stolarskich — okna i drzwi — do budowy szkół techniczno-zawodowych w Katowicach z terminem wniesienia ofert do dnia 15 kwietnia godz. 11.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych IV. piętro i Kierownictwa Budowy w Katowicach, ul. Krasińskiego.

Za Wojewodę:
Inż. Zawadowski m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach ogłasza ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na urządzenie:

1) instalacji urządzenia ogrzewania pompowo-ciepło-wodnego,

2) instalacje urządzeń sanitarnych dla domu mieszkalnego w Katowicach przy ulicy Wojewódzkiej z terminem wniesienia ofert do dnia 9 kwietnia 1930 r. godziny 11-ej.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 10 oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych gmach Wojewódzki IV piętro w Katowicach.

Za Wojewodę:
Inż. Zawadowski m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Miejski Urząd Targu Poznańskiego, sprzeda na publicznej licytacji za gotówkę najwięcej dającemu

2 PAWILONY POWYSTAWOWE

przy ul. Śniadeckich, każdy powierzchni przeszło 1000 m. kw. Licytacja odbędzie się w czwartek, dnia 3 kwietnia 1930 r., o godz. 11 przed poł. na miejscu — ul. Śniadeckich. Pawilony oglądać można dwie godziny wcześniej.

Kompletne usunięcie pawilonów nastąpić musi najpóźniej dnia 15-go kwietnia 1930 r.

Zbiórka w biurach Miejskiego Urzędu Targu Poznańskiego, ul. Marszałka Focha 18, tel. 62-06 i 69-91, który udziela bliższych informacyj. **Dyrektor: M. Krzyżankiewicz.**

DOSTAWA RÓŻNYCH MATERJAŁÓW I SPRZEDAŻ MAKULATURY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 24 kwietnia 1930 r. przetarg na dostawę:

1) roczna: 57.000 izol. szkl. i 19.000 porcel. Nr. 1, 2000 kg. poduszek mazur, weln. z knot. bawel. w/g. war. tech. kol. o wym. 575×160, 110×125, 230×125 i 180×100 m/m., 4.000 ark. papieru krzem. czar., gr. ziar. 0, -, 1½ i 2½, 27.000 trzonków różn. wym. z odcink. młod. grab. do młot., siek., łopat i oskard. w/g rys., 4000 tocz. okut. do pilników z drzewa grab. lub brzoz., 860.000 kg. drutu żel. ocynk. telegraf. linj. tward. średn. od 3 do 5 m/m i 29.000 kg. drutu wiązalk. mięk. średn. od 1 do 2,5 m/m.

2) jednorazowo względnie partjami: 37 lamp gaz. „Pintecha" w/g kat. Nr. 854 G. Nr. 821, 939A i 857F, szklanek do ogniw Noidingers'a 500 dużych, 450 małych i 200 kolb, 40 kompl. semaforów 1-go i 2-go ram. wys. 8 i 19 metr., 5 tarcz ostrzegawcz. norm. i 2 przetok. międzytor., 5 napędów pośr. do semafor. z 4 drąż. i 10 zwrotnicowych, 4000 wieszadełek „Weina" dla 1 i d-u par pędni, 100 zwrotów załamowych i 15 rozdzielczych, 400 ściągaczy do pędni z Nr. 401, 4 zatrzasków elektr. blok. do ziemn. prądu, 10 przekaźników magnes. z 2-ma kontak., 5 sprzęgieł elektr. now. typ. do semaf. wyjazd., 16 polow. stawideł semaf. z 4 drąż. 20 kompesatorów polow. dla większ. odległ. typ. Nr. 5112/2, 185 szczotek ryż. ręczn., 40 kg. proszku szmergl. gr. ziar. od 0 do 3, 200 korków do oliwiarek z drzew. grab. 60 łopat. ogrodn. opraw. wys., 100 pędzli traw. w skow. 60 m/m 5595 kg. śrub żel. nieobtacz. różn. wym. w/g wzór. z głów. pł. wyp. płask. i 4 kątn., 10000 kg. drutu żal. kolcz. ocynk., 10 wózków do węgla o pojemn. 1 ton rys. 1739, kafli polew., 30.000 kwadrateli środk. i 10.000 narożnych, 3000 karnesów środk. i 1500 narczn. 2500 mtr. kw. mat. trzon.

3) sprzedaż około 20 ton makulatury star. papier. biur. i ok. 20 ton star. biletów kart. Stare bilety mają być przewiezione do papieru i w oplomb. workach nabywcy i wsypane do kotła (młynka) w obecności delegata Dyrekcji. Makulatura znajduje się w Warszawie, Magazyn Nr. 1 ul. Chmielna 69, gdzie można ją oglądać w godzin. od 10-ej do 14-ej.

Oferty składać należy do godz. 15-ej dn. 24 kwietnia r. b. do skrzynki znajdującej się w W-le Zasobów Al. Jerozolimskie 1/3. Tam również są do obejrzenia wzory, wykazy i rysunki w godz. 10-ej—12-ej. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 19 z dn. 24 stycznia 1930 r. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10-ty za opłatą 1 zł, warunki techn. po 50 gr za egzempl.

PAŃSTWOWE NADLEŚNICTWO STRONNO

sprzeda w drodze licytacji dnia 10. IV. 1930 r. od godz. 10-ej począwszy w hotelu p. A. Kopeckiego w Koronowie

około 200 m³ drewna użytkowego dłużyce I—IV kl.
Około 200 m³ szczap i wałków
oraz 300 m³ drobnicy z wszystkich leśnictw.

Warunki sprzedaży ogłosi się przed licytacją.

Nadleśniczy Państwowy.

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT

Filja Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Intendenckiego i Taborowego w Grodnie, ul. Horodniczańska Nr. 20, zamierza sprzedać w drodze nieograniczonego przetargu 50 maszyn do pisania, nienadających się do użytku. Maszyny te znajdują się w Składnicy Materjału Intendenckiego w Grodnie.

Oferty w kopertach opieczętowanych, zaopatrzonych znakiem firmy oraz napisem „przetarg na maszyny do pisania" składać w Filji Wojsk. Zakł. Zaop. Int. i Tab. w Grodnie najpóźniej do 17 kwietnia r. b. godz. 10, w którym to terminie nastąpi komisyjne otwarcie ofert.

Wysokość wadjum ustala się na 3% wartości zaoferowanej ceny kupna, którą wpłacać należy do Kasy Skarbowej, załączając do oferty dowód wpłaty.

Filja Wojsk. Zakł. Zaop. Int. i Tab. w Grodnie zastrzega sobie prawo oceny i wyrobu przedstawionych ofert.

Filja Grodno.

PRZETARG

Pomocnicza Składnica Inżynierji Lublin ogłasza na dzień 15-go kwietnia 1930 roku, godz. 10-ta rano, przetarg publiczny na sprzedaż betoniarek z windami, urządzeń do wyrobów dachówek i pustaków wraz z formami żelaznemi, blachy żel. o grub. od 8 do 14 mm., drutu kolczastego, oskardów i wielu innych materjałów.

Bliższych informacyj udziela w godz. urzędowych Zarządzający Działem Magazynów Saperskich w Lublinie (Obóz Południowy).

Tamże znajdują się szczegółowe wykazy przedmiotów podlegających sprzedaży.

Reflektanci na kupno przed rozpoczęciem licytacji winni złożyć na ręce Przewodniczącego Komisji Licytacyjnej wadjum 5% od ceny wywoławczej.

Pomocnicza Składnica Inżynierji Lublin.

Państwowy Bank Rolny ogłasza

PISEMNY PRZETARG OFERTOWY

na wykonanie robót budowlanych mającego się budować gmachu Agentury Państwowego Banku Rolnego przy placu Dworcowym i ulicy Wolności w Gdyni.

Ślepy kosztorys, plany budowli, warunki przetargu, projekt umowy oraz blankiet deklaracyjny otrzymać można za opłatą 20 zł w gmachu P. B. R. przy ul. Nowogrodzkiej 50 w Warszawie, pokój Nr. 515 w godzinach urzędowych, oraz w Oddziałach P. B. R. w Poznaniu i Gdyni.

Wraz z ofertami przetargowemi składać należy wadjum w wysokości zł 50.000.

Rozprawa przetargowa odbędzie się dnia 14 kwietnia,

DOSTAWA MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę następujących materjałów w przybliżonych ilościach:

4.000 szt. cegły ogniotrwałej zwykłej,
230.000 szt. cegły zwyczajnej,
32.000 szt. klinkieru,
2.000 szt. gąsiorów,
52.000 szt. karpiówki,
4.000 szt. kafli środkowych,
1.500 szt. kafli narożnych,
39.000 m² papy dachowej,
122.000 kg. wapna niegaszonego.

Uwaga: W pozycjach powyższych podać cenę za format dawny i nowy — polski.

Dostawa powinna nastąpić do 1. VI. 1930 r.

Ceny należy podać stałe w złotych za jednostkę obowiązkowo loco wagon stacja załadowania (podać nazwę stacyj normalno-torowych ogólnego użytku P. K. P.

Cena stała obowiązuje firmę na ustalony okres wykonania zamówienia.

Termin składania ofert upływa z dn. 18. IV. 1930 r. o godzinie 11-ej. Otwarcie ofert odbędzie się o godzinie 11½ w pokoju Nr. 425. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na wpłacenie wadjum w wysokości 3% wartości oferowanej dostawy wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcyj Kolei Państwowych. Niezłożenie przed dniem przetargu wadjum spowoduje odrzucenie oferty chociażby zgłoszone ceny były konkurencyjne.

Oferta winna obowiązywać firmę conajmniej 6 tygodni od daty przetargu.

W razie przyjęcia oferty przez Dyrekcję, złożone wadjum winno być przed wydaniem ewentualnego zamówienia uzupełnione do 5% wartości zamówienia. W razie cofnięcia oferty w czasie lub po otwarciu ofert, również w wypadku odmowy wykonania udzielonego zamówienia, złożone wadjum lub kaucja przepada na dobro Skarbu Państwa.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na dostawę (podać nazwę materjału) na przetarg w dniu 18. IV. 1930 roku", włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaczka firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Oferta na przetarg rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 18. IV. 1930 r.". Oferta winna być wysłana listem poleconym, lub złożona do skrzynki ofertowej, znajdującej się w przedsionku gmachu Dyrekcji w Gdańsku.

Bliższych szczegółów udziela, oraz kwestjonarjusze, specyfikacje i warunki dostawy, wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. K. P. Gdańsk, bezpośrednio lub pocztą.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie przy ul. Słowackiego 2 podaje do wiadomości, że w dniu 29 kwietnia 1930 roku odbędzie się przetarg publiczny na dostawę w ciągu roku od daty zawarcia odnośnej umowy 5200 części do wagonów szerokotorowych.

Informacyj udziela dział zakupów Wydziału Zasobów (III piętro, pokój 38) w dnie urzędowe od godziny 12 do 13.

Wydział Dróg Powiatowych w Cieszynie ogłasza

PRZETARG OFERTOWY.

na budowę dwóch mostów żelbetowych w km. 0.1 i 1.9 drogi Oszarpana-Leśniczówka w Wiśle.

Ślepy kosztorys otrzymać można w Wydziale Dróg Powiatowych w Cieszynie w godzinach urzędowych za zwrotem kosztów. Oferty wnosić należy w zamkniętych kopertach z napisem „Oferta na budowę mostu km. 0.1 i 1.9" wraz z wadjum, wynoszącym 5% oferowanej kwoty do Wydziału Dróg Powiatowych w Cieszynie do dnia 14 kwietnia b. r., godzina 10 przed południem.

Przewodniczący: **Dr. J. Kisiała.**

Dyrekcja Lasów Państwowych w Wilnie (ul. Wielka 66, tel. 12-53) ogłasza iż

POSIADA DO SPRZEDANIA

1) Dłużyc i kloców sosnowych 15.000 m³ na stacjach: Mosty, Rybnica, Olkieniki, Zalesie, N. Święciany, Lida i innych.

2) Kloców odziomkowych sosnowych (bloków) 1.000 m³ na stacjach Kiena, Podbrodzie, Nowo-Święciany, Landwarów, Juraciszki.

3) Dłużyc i kloców świerkowych z odziomkami 15.000 m³ oraz 2.000—2.500 m³ bloków świerkowych w długościach od 4 m. i średnicy w cienkim końcu od 30 wzgl. 25 cm. na stacjach: Mosty, Marcinkańce, Rudziszki, Orany, Landwarów, Jaszuny, Juraciszki, Usza, Wilejka, Nowo-Święciany, Nowo-Wilejka i innych.

4) Słupów francuskich sosnowych 5.000 sztuk na stacjach: Marcinkońce, Druskieniki, Rybnica, Jaszuny, Podbrodzie i innych.

5) Szwel eksportowych sosnowych 30.000 sztuk na stacjach: Usza, Mołodeczno, Mosty, Stołpce, Lida, Skrzybowce, Zalesie i innych.

6) Kopalniaków sosnowych 20.000 m³ na stacjach: Sanowo, Druskieniki, Marcinkońce, Jaszuny, Olkieniki, Irany, Stołpce, N. Święciany, Wilejka, Usza, Nowo-Wilejka Juraciszki i innych.

7) Podkładów normalnotorowych 60.000 sztuk (typów Dyrekcji Kolei).

8) Bindry dębowej 1.100 lag podwójnych na stacjach: Mosty, Horodźki, Juraciszki, Zawiasy, Landwarów i innych.

9) Olszy fornierowej i tartacznej 11.000 m³ na stacjach: Mosty, Marcinkańce, Druskieniki, Sanowo, Jezory, Porzecze, Rybnica, Jaszyny, Stasiły, Olkieniki, Juraciszki i innych.

10) Brzozy fornierowej i tartacznej 1.300 m³ na stacjach: Marcinkońce, Olkieniki, Juraciszki, Jaszuny, Mosty i innych.

11) Osiki zapałczanej krajowej i eksportowej 3.000 m³ na stacjach: Juraciszki, Usza, Hoduciszki, Marcinkańce, N. Święciany, Smorgonie, Horodźki i innych.

12) Drewno opałowe wszystkich gatunków 40.000 m. p. na stacjach: Jaszuny, Stasiły, Rudziszki, Olkieniki, Orany, Zerwiny, Nowodruck, Horodźki, Wilejka i innych.

Oferty pisemne na kupno wymienionych sortymentów uprasza się składać do dnia 15 kwietnia 1930 roku.

W ofertach należy wymienić cenę loco place kolejowe przy stacjach lub torach względnie franco wagon stacja załadowania z podaniem bliższych warunków tranzakcji.

Wszelkich informacyj udziela Wydział Handlowy D. L. P.

Tranzakcje będą zawierane w miarę zgłaszania ofert.

Dynamo 8680
50 kW, 550 Volt, prąd stały, 790 obr. na min., AEG., EG 500 kompl. guldenów 1300.—
Motor
50 PS. 500 Volt, prąd stały, 820 obr. na min. AEG. EG 400 kompl. guldenów 1000,— i inne maszyny tanio do sprzedania.
STOCKMANN & BLOY, GDAŃSK (Danzig), Schäferei 16 Tel. 22.664.

Do sprzedania używana obecnie jeszcze w ruchu
ryflarka
do ryilowania wałków młyńskich i od śrutowników. Łask. zapytania w firmie FR. RUBEL, POZNAŃ, Weneciańska 2 — tel. 15-07. — Warsztat szlifowania i ryflowania. 8677

Kotły parowe

Cornwall — dwupłomienny	110 m²	12 atm.	
„ „	96 „	8 „	
„ „	220 „	9 „	
„ „	75 „	10 „	
„ „	53 „	8 „	

1 maszyna parowa 75 K. M. i zbiorniki od 4 m³ **tanio do sprzedania**. Oferty do „PAR" Katowice, Dyrekcyjna 10 pod „Kotły". 8663

Lokomobila 8678
marki Ernst Förster, Magdeburg, o sile 100—120 KM. na 8 atmosfer, o powierzchni ogrzewalnej 61,7 mtr. kw. budowy 1901 roku, w zupełnie dobrym stanie do sprzedania Biuro Techniczne S. TERPIŁOWSKI W LUBLINIE

Z powodu elektryfikacji zakładu, sprzedam
motor na gaz ssany
25 H. P. w pełnym komplecie gotowy do użytku za złotych 7.000,—. 8687
Fabryka Wyrobów Metalowych, A. M. Szpiro, Radomsko.

Traktor „Deering" 15—30, Młocarnia „Lanz 58"
Maszyny są nowszego systemu trzy miesiące używane w stanie jak nowym, za przystępną cenę na sprzedaż. **Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego"** pod nr. 8660.

Okazyjnie do sprzedania
DYNAMO-MASZYNA 110—150 volt, 28 k. W. LOKOMOBILA na kołach „Hoffher Schrantz Clayton Schutlerworth", mocy 35 HP. Wiadomość: **Tartak Kępa, poczta Rozwadów.** 8683

Do sprzedania okazyjnie:
maszyny stolarskie zupełnie nieużywane
1 piła taśmowa, 1 gryzerka pionowa, 1 heblarka.
1 auto ciężarowe „Benz Gaggenau" z przyczepką 5-ton.
1 lokomobila stabilna Wolfa 35 K. M.
Wiadomości: **L. SEELIG i Syn**
Lwów, Sykstuska 56a 8669

Prasa
mimośrodowa, przenośna, trybowa, nacisk 160—180.000 kg., waga ca. 9 ton, natychmiast korzystnie do oddania.
8685 **Tartak Parowy, Pyzdry.**

Cegielnia parowa
zabudowania masywne, produkcja roczna ca. 2.000.000 sztuk cegły, blisko miasta, zaraz kompletnie na sprzedaż. Zgłoszenia 8659
Jan Moziński, budowniczy, Ostrów (Wlkp.)

Agregat turbinowy
Turbina parowa 530 PS
Generator 350 Kw. 2000 V.
Kompletne urządzenie
następnie **kompletny**
turbo-agregat A. E. G.
500/600 Kw. z wszystkiemi przyborami tanio do oddania
Zapytania uprasza się pod nr. 8643 do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego"

Dzielny akwizytor
na pensję stałą i wysoką prowizję od zaraz potrzebny do większego wydawnictwa pism fachowych.
Panowie inteligentni, którzy już z powodzeniem w tym kierunku pracowali mają pierwszeństwo. Potrzebna kaucja.
Zgłoszenia pisemne z podaniem dotychczasowej działalności uprasza się do administracji niniejszego pisma pod nr. 565.

Starszy pan, sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg, poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi
do wszelkich prac buchalteryjnych
do kontroli ksiąg, zestawienia bilansów po cenach bardzo przystępnych. Zapewnia sumienną pracę.
Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.

KUPNA

Lokomobilę lub motor ropny
o sile 30—35 K. M., cyrkularkę i szlifierkę w b. dobrym stanie kupię. Dokładny opis i cenę podać: H. BORATYŃSKI, KATOWICE, 3-go Maja 11. 101

Kupię używaną tokarnię
1½—2½ m. długości toku. Zgłoszenia z ceną J. EBEL, OŚWIĘCIM, ul. Kolejowa 28. 202

Motor Dies'la

Benz 22/25 PS. bardzo dobrze pracujący, stała cena G. 3 000.— gdyż jest za mały, sprzeda 8679

Dom. Mariensee, Wolne miasto Gdańsk

STARY PAPIER GAZETOWY

(tygodniki)

około 100 centnarów do sprzedania.

Wysyłamy także po 100 kilo á 38 gr kilo loko.

Zgłoszenia uprasza się do administracji „KUPCA", Poznań, Wielka 10 pod nr. 666.

ŻELAŹNIAK lat 27, przyjmie posadę ekspedjenta, podróżującego, magazyniera. Rutynowany, doświadczony handlowiec. Pierwszorzędne świadectwa i referencje. Zgł. uprasza pod nr. 8618 do adm. niniejszego pisma.

Ekspedjent magazynier

z branży żelaza, młodszy, biegły w polskim i niemieckim, z dobremi świadectwami, poszukuje od 1. IV. b. r. posady jako ekspedjent lub magazynier. Łaskawe zgłoszenia proszę skierować do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod 8514

Poszukuję poważnego zastępstwa

jakiejkolwiek branży na Górny Śląsk i Zagł. Dąbrowskie. Służyć mogę zabezpieczeniem hipotecznem. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8684.

KUPNA

Kupię używane walce

(Gummiwalzwerk) dla przemysłu gumowego. Zgłoszenia pod nr. 8658 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Tokarkę

czołówkę używaną do 1 metra ∅, kupię. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8681.

Poszukuję

2 żel. schodów kręconych

ca 1,50 m ∅ na 3,10 m i 4,25 m wysokości.

Oferty uprasza 8656

W. ŁUKOMSKI-budowniczy, Śmigiel

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Schody żelazne 8676

ca 4 m. wysok. najmniej 1,20 m. szer. kupimy

BRACIA LOHRKE

Fabryka Maszyn - Chełmża (Pomorze)

Mam stałe zapotrzebowanie na

stare żelazo

∅ 90—100 mm.

250, 500, 750 mm. i. dł.

„FERROSILESIA"

Katowice III, Wojciechowskiego 17

8675

Maszyna parowa

leżąca 300 K. M. rzeczywistych bez kondenzacji, nowszej konstrukcji, mało używana, kompletna, poszukiwana do kupna. Zgłoszenia pisemne z opisem i podaniem dat **Inż. Karol Wimmer. Kraków, Kielecka 22.** 8674

Prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.